

Федеральное агентство морского и речного транспорта  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
Высшего образования  
«Волжский государственный университет водного транспорта»

Институт экономики, управления и права  
Кафедра транспортного права

Учебная дисциплина:  
«Государственная политика в области транспорта»

### **Контрольная работа**

**Выполнили:** студенты 1 курса

Амбарова К.А.

Башева Е.С.

Королева Е.С.

**Проверил:** доцент, к.т.н.

Крепак С.В.

Нижний Новгород

2017 год

## **1. Цели и приоритеты развития транспорта России. Главные ориентиры транспортной стратегии России.**

Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспорта определяется как создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через обеспечение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Стратегическая цель развития транспортной системы - удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Достижение этой стратегической цели будет обеспечено путем эффективного развития конкурентной среды в транспортной отрасли, создания оптимальных резервов в развитии инфраструктуры, достижения передового уровня развития техники и технологий, усиления внимания к социальным и экологическим факторам, повышения национальной, экономической и других видов безопасности страны, зависящих от транспорта.

*Целями развития транспортной системы России являются следующие:*

1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры.

2. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны.

3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.

4. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны.

5. Повышение уровня безопасности транспортной системы.

6. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

Для формирования высококачественных транспортных услуг необходимо прежде всего определить параметры и стандарты качества, обеспечить стимулирование их выполнения и создания высокоэффективных технологий, отвечающих стандартам качества, отработать элементы технологий, нормативной базы и методов государственного регулирования, внедрить ряд пилотных высокоэффективных технологий в регионах.

Необходимо создать условия для развития как внутренней конкуренции (между перевозчиками, видами транспорта), так и внешней конкуренции (с международными транзитными системами). Внутренняя конкуренция обеспечит повышение ритмичности и ускорение товародвижения, снижение транспортных издержек, повышение доступности транспортных услуг, улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений. Это окажет позитивное влияние на внешнюю конкурентоспособность и реализацию транзитного потенциала страны.

Создание рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает:

- развитие нормативно-правовой базы в сфере оказания транспортных услуг (безопасность, экологичность, качество транспортных услуг, развитие методов государственного регулирования рынка). При этом важнейшее значение для регулирования имеет создание эффективной обратной связи в виде системы контроля и надзора;
- развитие высокопроизводительной транспортной и логистической инфраструктуры, обеспечивающей конкурентоспособный уровень оказания транспортных услуг (прежде всего коммерческую скорость и надежность);
- достижение передового уровня техники и технологий, обеспечивающих стандарты безопасности, экологичности, экономичности и качества транспортных услуг.

Важнейшим стратегическим направлением развития транспортной системы является сбалансированное развитие инфраструктуры транспорта. Реализация этого направления означает согласованное комплексное развитие всех элементов транспортной инфраструктуры на основе всестороннего анализа статистики и использования математических методов прогнозирования потребностей секторов экономики и населения в услугах транспорта, развития системы статистического учета, построения транспортно-экономического баланса, прогнозирования динамики грузовой базы, анализа моделей развития транспортной системы с целью выбора оптимально сбалансированных вариантов.

Развитие нормативно-правовой базы должно предусматривать гармонизацию транспортного законодательства, интеграцию в мировую систему стандартов и коммуникаций, определение нормативов качества транспортных услуг, ответственности за их соблюдение, а также прав потребителей. Повышение качества транспортных услуг потребует создания обоснованных резервов в транспортной системе, а это позволит в свою очередь развить конкуренцию на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков.

Особое значение для транспортной стратегии имеет совершенствование системы обеспечения транспортной отрасли трудовыми ресурсами, которые должны обеспечить проектирование и реализацию проектов развития транспортных систем, эксплуатации транспортной инфраструктуры и транспортных средств, предоставления транспортно-логистических услуг и др.

Значимую роль в реализации транспортной стратегии играет повышение управляемости и контролируемости развития транспорта за счет повышения эффективности методов государственного регулирования и управления, развития механизмов проектного управления.

В соответствии с этими основными стратегическими направлениями развития формируется структура основных целевых ориентиров Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (далее - Транспортная стратегия), ее целей, приоритетов, задач и механизмов реализации.

*Главными целевыми ориентирами Транспортной стратегии являются:* общесоциальные, общеэкономические, общетранспортные и по видам транспортной деятельности.

Общесоциальными ориентирами являются:

- подвижность населения и доступность транспортных услуг;
- снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта;
- снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды.

Общеэкономическими ориентирами являются:

- предоставление транспортной отрасли в полном объеме высококачественных транспортных услуг, обеспечивающих запланированные темпы роста внутреннего валового продукта;
- конкурентный уровень удельных транспортных издержек в цене конечной продукции;

- повышение коммерческой скорости и ритмичности продвижения партий товаров;
- использование инновационных технологий строительства и содержания транспортной инфраструктуры;
- проведение эффективной государственной тарифной политики;
- использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая государственно-частное партнерство;
- координация со стратегиями и программами развития смежных отраслей.

Общественными ориентирами являются:

- развитие транспортной сети в соответствии с потребностями экономики и общества;
- повышение производительности и рентабельности транспортных систем;
- повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта;
- снижение энергоемкости;
- создание приоритетных конкурентных условий для национальных перевозчиков и повышение их конкурентоспособности;
- инновационные товаротранспортные технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям;
- подготовка к обеспечению перевозок высокотехнологичной продукции;
- формирование необходимых условий инвестирования в транспортную отрасль, обеспечивающих ее развитие опережающими темпами;
- развитие транспортного машиностроения и отраслей смежников - поставщиков ресурсов до уровня, необходимого для реализации Транспортной стратегии.

По видам транспортной деятельности ориентирами являются:

- до 2015 года - решение вопросов, связанных с ликвидацией "узких мест", развитие пропускных и провозных возможностей в соответствии с федеральными целевыми программами, а также стратегиями и концепциями развития разных видов транспорта;
- с 2014 года - корректировка указанных стратегий и концепций, разработка федеральных целевых программ в соответствии с достигнутыми результатами, новыми условиями и Транспортной стратегией в целях развития единой комплексной интегрированной сбалансированной транспортной системы, обеспечивающей потребности в качественных конкурентоспособных транспортных услугах.

Главные целевые ориентиры по видам транспортной деятельности на период 2010 - 2015 годов определены федеральной целевой программой "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)" и ее подпрограммами по видам транспорта. Предусматривается, что главные целевые ориентиры по видам транспортной деятельности должны быть актуализированы в соответствии с целями и задачами Транспортной стратегии. Эти корректировки целесообразно провести в 2014 году с учетом достигнутых результатов и новыми особенностями развития транспорта.

## **2. Стратегические задачи развития железнодорожного транспорта.**

В 2016 - 2030 годах предусматривается:

строительство вторых путей протяженностью 3055,6 км;

строительство обходов Иркутского, Пермского, Новосибирского железнодорожных узлов, глубокого обхода Московского железнодорожного узла (третье кольцо), северного обхода Свердловского железнодорожного узла;

электрификация участков протяженностью 3580 км (в том числе участков Кандры - Инза, Ульяновск - Сызрань, Сонково - Дно - Печоры-Псковские и др.);

оборудование участков системой автоблокировки протяженностью 3128 км;

усиление и реконструкция железнодорожных линий и участков;

ликвидация ограничений пропускной способности участков сети, вызванных дефектностью больших искусственных сооружений, путем их реконструкции и строительства новых;

замена и модернизация оборудования хозяйства электроснабжения на 50,9 тыс. км развернутой длины контактной сети, на 40,7 тыс. км основных направлений, в том числе модернизация и реконструкция 763 тяговых подстанций, модернизация системы автоблокировки протяженностью 1171,4 км;

оборудование двухпутных и многопутных перегонов на основных направлениях протяженностью 11515 км постоянно действующими устройствами для организации движения по "неправильному" пути по сигналам локомотивного светофора;

модернизация и увеличение пропускной способности цифровой технологической сети связи на полигоне 12600 км;

пополнение и обновление материалов и конструкций для технического прикрытия объектов железнодорожного транспорта, восстановление железнодорожной инфраструктуры в Чеченской Республике;

организация интермодального сообщения на участке аэропорт Минеральные Воды - Минеральные Воды - Кисловодск с реконструкцией железнодорожных линий;

модернизация участка Уссурийск - Гродеково с укладкой вторых путей протяженностью 48 км на лимитирующем перегоне;

модернизация участка Улан-Удэ - Наушки для обеспечения перевозок в направлении Улан-Баторской железной дороги.

В целях обеспечения безопасного и бесперебойного движения поездов с установленными скоростями и нагрузками до 2015 года необходимо осуществить:



реконструкцию тоннеля под р. Амуром у г. Хабаровска;

строительство второго мостового перехода через р. Обь на участке Рямы - Камень-на-Оби, на участке Саянская - Кошурниково провести реконструкцию 3 тоннелей - Первого Джебского, Крольского и Манского;

реконструкцию Кипарисовского, Облучьинского, Владивостокского, Лагар-Аульского тоннелей на Транссибирской железнодорожной магистрали;

реконструкцию мостов через реки Зею, Бурею и моста на 125 км участка Угловая - Находка;

реконструкцию Большого и Малого новороссийских тоннелей;

реконструкцию тоннелей на участках Кривенковская - Белореченская и Туапсе - Адлер;

реконструкцию мостов через р. Волгу на участке Аксарайская - Астрахань, через р. Каму в Пермском узле;

построить второй мостовой переход через р. Шую на перегоне Мягренька - Кемь направления Санкт-Петербург - Мурманск;

реконструкцию мостового перехода через р. Волгу на участке Ульяновск-Центральный - Акбаш Бугульминского хода, а также моста на участке Сызрань - Безенчук в связи с большой загрузкой Кропачевского хода;

реконструкцию мостового перехода через р. Туру на участке Егоршино - Тавда;

реконструкцию мостов через р. Оку на участке Жилево - Ожерелье, через р. Дон на участке Лиски - Россошь и моста на участке Лев Толстой - Елец.

В 2016 - 2030 годах необходимо осуществить:

строительство вторых мостовых переходов через р. Волгу на участках Ульяновск - Димитровград, Анисовка - Саратов и третьего мостового перехода на участке Кинель - Сызрань;

строительство вторых мостовых переходов через реки Обь, Большой Салым, Демьянку для повышения пропускной способности грузообразующей линии Тобольск - Сургут;

строительство второго мостового перехода у г. Благовещенска на участке Белогорск - Благовещенск.

В сфере железнодорожного транспорта необходимо осуществить значительный объем работ по обустройству пограничных переходов для эффективного проведения мероприятий по осуществлению пограничного, таможенного и других видов контроля. Для этого предусматриваются строительство зданий и сооружений, развитие подъездных путей, установка освещения, оборудование ограждений.

Кроме того, необходимо создать резервы в отношении пропускной способности железнодорожных пунктов пропуска для обеспечения устойчивой работы железнодорожного транспорта в условиях колебаний грузопотоков, которые могут быть вызваны конъюнктурными изменениями мировых товарных рынков.

Реализовать указанные мероприятия возможно только на основе комплексного программного подхода к обустройству государственной границы с учетом использования средств как бюджетных, так и внебюджетных источников.

Решение задачи по повышению эффективности функционирования железнодорожных пограничных переходов должно осуществляться до 2030 года в рамках реализации федеральных целевых программ по обустройству государственной границы Российской Федерации на соответствующие периоды.

В части осуществления открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" международной деятельности предполагается реализация следующих крупных проектов:

организация прямого железнодорожного сообщения Москва - Братислава - Вена (колея шириной 1520 мм) и создание логистико-провайдерского центра в районе г. Вены;

создание логистических центров в пунктах стыка линий с разной шириной колеи и в морских портах Дальнего Востока для обеспечения торговли Российской Федерации с Японией, Республикой Корея и другими государствами Азиатско-Тихоокеанского региона;

реконструкция участка северокорейской железной дороги Хасан - Раджин (колея шириной 1520 мм) с выходом на Транссибирскую железнодорожную магистраль и создание контейнерного терминала в г. Раджине (Корейская Народно-Демократическая Республика).

В сфере железнодорожного транспорта необходимо к 2030 году построить 20730 км новых линий, из них протяженность скоростных железнодорожных линий к 2030 году может составить более 10 тыс. км, а высокоскоростных - более 1500 км.

К приоритетным направлениям организации скоростного и высокоскоростного движения до 2015 года отнесены Москва - Санкт-Петербург (с максимальной скоростью на первом этапе 200 км/ч, а в дальнейшем до 250 км/ч), Санкт-Петербург - Бусловская (с максимальной скоростью на первом этапе 160 км/ч, а в дальнейшем до 200 км/ч), Москва - Нижний Новгород (с максимальной скоростью 160 км/ч).

После 2015 года предусмотрена организация скоростного движения (140 - 160 км/ч) по направлениям Москва - Смоленск - Красное, Москва - Курск, Москва - Калуга - Брянск (Суземка), Москва - Ярославль, Москва - Рязань - Мичуринск - Саратов, Ростов - Краснодар, Ростов - Минеральные Воды, Краснодар - Минеральные Воды, Новосибирск - Омск, Новосибирск - Томск, Новосибирск - Кемерово, Новосибирск - Барнаул, Новосибирск - Новокузнецк, Екатеринбург - Челябинск, Самара - Саранск, Самара - Пенза, Самара - Саратов, Саратов - Волгоград, Уссурийск - Владивосток, Владивосток - Хабаровск.

Одним из наиболее приоритетных направлений организации скоростного движения пассажирских поездов является направление Центр - Юг (Москва - Адлер). Для организации скоростного движения на этом направлении потребуется модернизировать инфраструктуру железнодорожных линий с обеспечением скорости движения 160 - 200 км/ч, а также осуществить строительство соединительной линии с Воронежским ходом (участок Прохоровка - Журавка), участка Журавка - Чертково и обхода Ростовского железнодорожного узла с сооружением моста через р. Дон.

Для обеспечения растущей потребности населения в перевозках предусматривается строительство социально значимых линий общей протяженностью более 1,2 тыс. км. Планируется строительство в Южном федеральном округе линии Волгоград - Элиста, в Уральском федеральном округе - линии Ханты-Мансийск - Салым, в Сибирском федеральном округе - линии Бийск - Горно-Алтайск, в Дальневосточном федеральном округе - линий Тыгда - Зея и Селихин - Ныш.

Предусматривается выполнение мероприятий по развитию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечивающих функционирование пассажирского комплекса (в первую очередь вокзалов и железнодорожных станций), в целях обеспечения качественной подготовки составов, безопасности движения пассажирских перевозок и высокого уровня комфорта и сервиса. Эти работы должны выполняться в рамках разработки генеральных схем развития пассажирских комплексов крупных транспортных узлов.

Для обеспечения растущего спроса на пассажирские перевозки в южные регионы страны предполагается осуществить поэтапную модернизацию инфраструктуры основных направлений сети железных дорог России для организации регулярного обращения пассажирских поездов длиной до 22 - 24 вагонов.

К первоочередным направлениям курсирования пассажирских 2-этажных вагонов относятся Санкт-Петербург - Москва, Санкт-Петербург -

Вологда - Киров - Свердловск, Москва - Нижний Новгород, Москва - Казань, Москва - Рязань - Самара, Москва - Тамбов - Саратов, Москва - Воронеж - Ростов - Адлер (Анапа - Новороссийск), Ростов - Кисловодск.

### **3. Механизмы развития транспортной стратегии России на железнодорожном транспорте.**

В условиях использования железнодорожного транспорта в Российской Федерации как инструмента снижения транспортных издержек расширение сети железных дорог должно осуществляться за счет средств государства и частного капитала, что соответствует мировому опыту.

Модернизация действующих железнодорожных линий и строительство новых участков должны осуществляться на основе расширения рыночных возможностей железнодорожной отрасли и прежде всего открытого акционерного общества "Российские железные дороги", а также с привлечением средств федерального бюджета и средств бюджетов субъектов Российской Федерации.

На основе анализа определены получатели наиболее существенных эффектов от развития и модернизации сети железных дорог. Выделены 6 категорий строящихся и реконструируемых железнодорожных линий:

стратегические линии, предназначенные для укрепления транспортной целостности Российской Федерации;

социально значимые линии, предназначенные для улучшения транспортного обслуживания населения и регионов;

грузообразующие линии, предназначенные для транспортного обеспечения развития новых месторождений полезных ископаемых и промышленных зон;

технологические линии, предназначенные для оптимизации железнодорожной сети в целях развития хозяйственных и межрегиональных связей;

высокоскоростные линии, предназначенные для перевозки пассажиров со скоростью до 350 км/ч;

модернизируемые действующие линии, предназначенные для освоения прогнозных объемов перевозок и организации скоростного пассажирского движения.

Участие Российской Федерации в развитии железнодорожного транспорта может реализоваться путем:

предоставления средств федерального бюджета в рамках долгосрочных целевых программ;

предоставления средств федерального бюджета на участие в инвестиционных проектах на условиях частно-государственного партнерства;

введения инвестиционной составляющей в грузовых тарифах открытого акционерного общества "Российские железные дороги" для реализации инфраструктурных проектов;

установления на отдельных участках новых линий тарифов, обеспечивающих возврат вложенных в их строительство средств;

принятия иных форм государственной поддержки в соответствии с законодательством Российской Федерации. При этом для строительства высокоскоростных магистралей возможна разработка специального механизма финансирования на условиях частно-государственного партнерства.

Прибыль открытого акционерного общества "Российские железные дороги" будет в приоритетном порядке направляться на развитие железнодорожного транспорта.

В связи с необходимостью сохранения государственного контроля над инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования необходимо ввести определенные ограничения на передачу в эксплуатацию зарубежным компаниям новых железнодорожных линий. В частности, необходимо определить обременения, связанные с обеспечением обороноспособности государства и мобилизационной готовности.

Отнесение железнодорожной линии к той или иной категории и определение источников финансирования производится на основании технико-экономических расчетов, определяющих основную целевую направленность этих линий и преимущественного получателя эффекта. При этом, если эффект от строительства железнодорожной линии приходится на владельца инфраструктуры и она окупается за счет доходов от перевозки дополнительных объемов грузов, перевозка которых стала возможна за счет строительства этой линии, то она относится к категории грузообразующих линий. Если новая линия не окупается за счет грузовых перевозок и направлена на решение социальных задач, то она относится к категории социально значимых линий. Если новая линия не окупается за счет грузовых перевозок и направлена на обеспечение территориальной целостности и независимости страны, то она относится к категории стратегических линий. Если новая линия не окупается за счет перевозок дополнительно возникающих грузов и направлена на оптимизацию железнодорожной сети, то она относится к категории технологических линий.

### *Этапы Стратегии*

Стратегия включает в себя 2 этапа.

Этап модернизации железнодорожного транспорта (2008 - 2015 годы) предусматривает обеспечение необходимых пропускных способностей на основных направлениях перевозок, коренную модернизацию существующих объектов инфраструктуры, обеспечение перевозок подвижным составом с исключением парков с истекшим сроком службы, разработку новых технических требований к технике и технологии, начало проектно-изыскательских работ и строительство новых железнодорожных линий, а также строительство первоочередных железнодорожных линий.

Этап динамичного расширения железнодорожной сети (2016 - 2030 годы) предусматривает создание инфраструктурных условий для развития новых точек экономического роста в стране, выход на мировой уровень технологического и технического развития железнодорожного транспорта и

повышение глобальной конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта.

*Основные принципы и механизмы государственного регулирования в естественно-монопольном, временно-монопольном и конкурентном сегментах рынка услуг железнодорожного транспорта*

Рынки услуг железнодорожного транспорта могут относиться к естественно-монопольному, переходному (временно-монопольному) и конкурентному типам.

Услуги железнодорожного транспорта могут оказываться в условиях естественно-монопольного, конкурентного и переходного состояния рынков.

Государственное регулирование в естественно-монопольном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на следующих основных принципах:

минимизация отрицательных последствий на макро- и микроуровне, связанных с функционированием рынка услуг железнодорожного транспорта в состоянии естественной монополии (экстенсивность развития, технологическая отсталость, рост издержек), при соблюдении баланса интересов субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте и потребителей их услуг;

обеспечение сбалансированности интересов государства, пользователей услуг и предприятий железнодорожного транспорта;

поэтапный переход к системной политике установления тарифов, обеспечивающей опережающее развитие инфраструктуры и перевозочных средств железнодорожного транспорта по отношению к потребностям экономики;

разработка и реализация механизмов участия государства в осуществлении инвестиционных проектов, направленных на инфраструктурное обеспечение потребностей экономики страны и совершенствование тарифов, в комплексе с механизмами государственной поддержки железнодорожного транспорта;



применение взвешенного подхода к сохранению (сокращению, ликвидации) методов перекрестного субсидирования планово-убыточных, но социально значимых видов деятельности за счет общего финансово-экономического результата деятельности субъектов естественных монополий исходя из объективной оценки структуры экономической деятельности субъектов регулирования и возможностей государственного субсидирования;

стимулирование повышения эффективности и сокращения издержек субъектов естественных монополий, в том числе за счет участия регулятора в процедуре планирования инвестиций и повышения оптимальности планирования инвестиций на основе долгосрочного прогнозирования макроэкономических тенденций и оценки мультипликативного эффекта от реализации инвестиционных проектов по различным вариантам технических и технологических решений.

Государственное регулирование в конкурентном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на принципе поддержания и развития механизмов ценовой и технологической конкуренции, стимулирующих сокращение издержек на оказание услуг при повышении их качества в условиях либерализации.

Государственное регулирование в переходном (временно-монопольном) сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на принципе снижения экономических барьеров входа на этот рынок потенциальных конкурентов и повышения их заинтересованности в инвестициях в развитие собственной деятельности на этом рынке.

Основными механизмами государственного регулирования в естественно-монопольном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта являются:

установление фиксированных тарифов на основании экономически обоснованных затрат субъектов регулирования и нормативной прибыли с учетом обеспечения нормативной рентабельности собственного (инвестированного) капитала;

установление предельных уровней тарифов;  
регулирование недискриминационного доступа;  
контроль и надзор;  
досудебное урегулирование споров в части применения тарифов;  
ведение реестра регулируемых сегментов естественно-монопольных рынков, субъектов естественных монополий, работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии;  
определение стандартов раскрытия информации для пользователей;  
определение перечня потребителей, подлежащих обязательному обслуживанию;  
раздельное ведение учета доходов и расходов по каждому виду деятельности в регулируемой сфере.

Основными механизмами государственного регулирования в конкурентном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта являются:

регулирование поведенческих условий деятельности субъектов рынка (антимонопольное регулирование);

поддержание и развитие условий для эффективного саморегулирования рынка услуг железнодорожного транспорта в условиях ценовой и технологической конкуренции.

Основными механизмами государственного регулирования в переходном (временно-монопольном) сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта являются:

установление предельного уровня тарифов;

регулирование нормативной рентабельности;

применение иных косвенных методов регулирования (установление и контроль минимально необходимых объемов оказания услуг, соотношение стандартов услуг, оказываемых по регулируемым и нерегулируемым тарифам);

проведение мониторинга состояния рынков, включая принятие предписаний по вопросам установления тарифов по факту обращения пользователей услуг естественных монополий;

ведение реестра переходных (находящихся в условиях несовершенной конкуренции) сегментов рынка.

#### **4. Федеральные, региональные и муниципальные органы в области транспорта. Их роль в реализации транспортной стратегии на железнодорожном транспорте.**

Российская Федерация обеспечивает решение стоящих перед железнодорожным транспортом задач путем эффективного регулирования и контроля в области железнодорожного транспорта, а также путем участия в развитии железнодорожного транспорта.

Правовое регулирование в области железнодорожного транспорта находится в ведении Российской Федерации.

Имущество железнодорожного транспорта может находиться в государственной, муниципальной, частной и иных формах собственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.<sup>1</sup>

**Министерство транспорта Российской Федерации** является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке госполитики в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, регистрации прав на воздушные суда, и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автодорогах.

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»

Министерство транспорта Российской Федерации является уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики, нормативно-правовому регулированию, управлению государственным имуществом, оказанию государственных услуг в сфере обустройства государственной границы Российской Федерации, создания, развития и обеспечения деятельности пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации и мест пересечения государственной границы Российской Федерации, а также функции государственного заказчика в этой сфере.

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и контроль деятельности подведомственных ему Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федерального агентства железнодорожного транспорта и Федерального агентства морского и речного транспорта.

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет свою деятельность непосредственно или через подведомственные организации во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Структурными подразделениями Министерства транспорта Российской Федерации являются департаменты по основным направлениям деятельности Министерства. В состав департаментов включаются отделы.

Финансирование расходов на содержание Министерства транспорта Российской Федерации осуществляется за счет средств, предусмотренных в федеральном бюджете.

Министерство транспорта Российской Федерации является юридическим лицом.<sup>2</sup>

**Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта** (далее - Департамент) является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Министерства транспорта Российской Федерации (далее - Министерство).

Руководство Департаментом осуществляет директор, назначаемый и освобождаемый от должности Министром.

Основными задачами Департамента являются:

1) формирование государственной политики в области железнодорожного транспорта;

2) разработка проектов законов и нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта;

3) осуществление функций координации деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (в части железнодорожного транспорта), Федерального агентства железнодорожного транспорта;

4) формирование государственной политики в области транспортного комплекса в части развития инфраструктуры, технической и технологической визы транспортных коридоров.<sup>3</sup>

**Федеральное агентство железнодорожного транспорта** является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в сфере железнодорожного транспорта, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на метрополитене.

---

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 N 395 "Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации"(ред. от 21.02.2017)

<sup>3</sup> Приказ Минтранса России от 03.08.2006 N 96 "Об утверждении Положения о Департаменте государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации"(ред. от 26.02.2015)

Федеральное агентство железнодорожного транспорта осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы.

Основными функциями Федерального агентства железнодорожного транспорта являются:

- функции государственного заказчика по организации исполнения федеральных целевых программ в сфере железнодорожного транспорта и федеральной адресной инвестиционной программы;
- издание индивидуальных правовых актов в сфере железнодорожного транспорта на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов и поручений Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и Министерства транспорта Российской Федерации;
- оказание неопределенному кругу лиц имеющих общественную значимость услуг в сфере железнодорожного транспорта в соответствии с установленными федеральным законодательством условиями, в том числе:
  - организация перевозок опасных грузов;
  - организация работ по обязательному подтверждению соответствия продукции, работ и услуг;
  - реализация комплекса мер, направленных на обеспечение защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.<sup>4</sup>

**Федеральная служба по надзору в сфере транспорта** (Ространснадзор) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания,

---

<sup>4</sup> Постановление Правительства РФ от 06.04.2004 N 174 "Вопросы Федерального агентства железнодорожного транспорта"(ред. от 15.04.2013)

морского (включая морские порты), внутреннего водного (за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях), железнодорожного транспорта, автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства, а также обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на метрополитене.<sup>5</sup>

**Приволжское территориальное управление Федерального агентства железнодорожного транспорта** создано для выполнения установленных законодательством Российской Федерации задач и функций. Приволжское территориальное управление является территориальным органом Агентства.

Приволжское территориальное управление осуществляет свою деятельность во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти и их территориальными органами, полномочными представителями Президента Российской Федерации в федеральных округах, органами законодательной (представительной) и исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, федеральными государственными унитарными предприятиями и федеральными государственными учреждениями, подведомственными Агентству, общественными объединениями и иными организациями, в том числе других видов транспорта, а также другими территориальными органами Агентства.<sup>6</sup>

Основным направлением работы Управления является взаимодействие с владельцами инфраструктуры и пользователями услуг железнодорожного транспорта по следующим вопросам:

- открытие железнодорожных станций для выполнения всех или некоторых операций;

---

<sup>5</sup> ПОСТАНОВЛЕНИЕ Правительства РФ от 30 июля 2004 г. N 398 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЕ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА»

<sup>6</sup> распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 1024-р «Положение о Приволжском территориальном управлении»

- открытие для постоянной эксплуатации железнодорожных путей общего пользования;
- примыкание к железнодорожным путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных железнодорожных путей общего и необщего пользования;
- участие в комиссиях по приемке в эксплуатацию построенных и восстановленных железнодорожных путей необщего пользования.

**Министерство транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области** является органом исполнительной власти Нижегородской области, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Нижегородской области, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного транспорта, а также дорожного хозяйства. Министерство осуществляет функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности.

Основной стратегической задачей министерства является реализация Транспортной стратегии Российской Федерации на территории Нижегородского региона, которая определяет направления развития всего транспортного комплекса. Без создания эффективной транспортной системы, которая является катализатором роста для всех отраслей экономики и регионов, не возможно полноценное развитие экономики региона, удовлетворение потребностей граждан.

Транспортной стратегией определено, что миссия государства в сфере функционирования и развития транспортной системы области состоит в создании условий для экономического роста, повышении



конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Министерство подведомственно Правительству Нижегородской области, в своей деятельности непосредственно курируется заместителем Губернатора, заместителем Председателя Правительства Нижегородской области.

Финансирование расходов на содержание Министерства осуществляется за счет средств областного бюджета.<sup>7</sup>

### **Департамент транспорта и связи Администрации города Нижнего Новгорода**

- формирует и реализует единую транспортную политику, направленную на удовлетворение потребностей населения города в пассажирских перевозках и повышение уровня доходности городского пассажирского транспорта.

- разрабатывает концепцию развития транспортного комплекса территории города и реализует её на основе общегородских целевых программ.

- осуществляет общее руководство и координацию деятельности предприятий и организаций городского пассажирского транспорта по обеспечению безопасного, эффективного и устойчивого функционирования транспортного комплекса.

- решает межотраслевые и общегородские задачи развития транспорта, связи и улично-дорожной сети города на основе взаимодействия с заинтересованными предприятиями, организациями, учреждениями и гражданами.

---

<sup>7</sup> Постановление Правительства Нижегородской области «ПОЛОЖЕНИЕ О МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА И АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ» (от 11.10.2013)

- формирует и реализует единую политику в области использования автомобильных дорог и организации дорожного движения.
- создает условия для обеспечения жителей города услугами связи

Исходя из многочисленности органов исполнительной власти, осуществляющих реализацию транспортной стратегии на железнодорожном транспорте, можно сделать вывод о том, что цели поставленные в транспортной стратегии реализуются на различных уровнях власти.

Так, Федеральное агентство железнодорожного транспорта занимается выполнением цели по повышению безопасности, проявляется это в осуществлении помощи в организации перевозок опасных грузов, противодействию незаконного вмешательства в действие железнодорожного транспорта. Министерство транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области взаимодействует с ОАО «РЖД» для развития перевозок железнодорожным транспортом.

Из федерального бюджета выплачиваются субсидии для компенсации потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении.

Появляются новые направления движения поездов, изменяются старые маршруты, вводятся системы скидок на поездки железнодорожным транспортом.

Таким образом, государственные органы, функционирующие на железнодорожном транспорте, играют важную роль в реализации транспортной стратегии России. Взаимодействуя с различными органами исполнительной власти, а также с юридическими лицами, вышеназванные органы поддерживают и развивают железнодорожный транспорт.