

УДК 340

Сыротюк Майя Валерьевна

преподаватель кафедры теории и истории государства и права
Государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова
Milena.555@mail.ru

Maya V. Syrotyuk

Lecturer, Department of theory and history of state and law Maritime State
University named after Admiral F. F. Ushakov
Milena.555@mail.ru

ПЕРСПЕКТИВЫ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ В РОССИИ

PROSPECTS AND DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF PUBLIC ADMINISTRATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN RUSSIA

***Аннотация:** в современной динамично развивающейся транспортной инфраструктуре России изучение проблем и перспектив реализации моделей и методов управления является актуальной задачей, так как процесс формирования единой транспортной системы РФ весьма сложен и не отвечает современным параметрам развития всей инфраструктурной системы национального хозяйства. В статье рассматриваются основные направления развития государственного управления транспортной инфраструктурой в России*

***Ключевые слова:** государство, государственное управление, транспорт, транспортная инфраструктура*

***Annotation:** in the modern dynamically developing transport infrastructure of Russia, the study of problems and prospects for the implementation of models and management methods is an urgent task, since the process of forming a unified transport system of the Russian Federation is very complex and does not meet the modern parameters of the development of the entire infrastructure system of the national economy. The article discusses the main directions of development of the state management of transport infrastructure in Russia*

***Keywords:** state, public administration, transport, transport infrastructure*

Динамика развития хозяйственных процессов, как в стране в целом, так и в ее регионах, конкурентные отношения, а также возрастающее воздействие внешнеэкономических связей с соседними странами, выводят на первый план вопросы инфраструктурной модернизации транспортной системы России и прежде всего в управленческом аспекте.

Современное развитие транспортной системы в национальном хозяйстве России не вполне отвечает тем задачам, проблемам и требованиям, которые предъявляет рынок товаров и услуг. Производственные фонды

транспортной системы изношены почти на 70%, затраты на поддержание и ремонт транспортной системы составляют около 53% от нормативного, что не соответствует эксплуатационным требованиям». Особенно остро, при этом, встает проблема государственного управления транспортной инфраструктурой, которая вне зависимости от координации транспортных потоков и деятельности на транспорте остается характерной и актуальной как для региональной, так и для межрегиональной координации [1, с. 61].

Направленное развитие региональной транспортной инфраструктуры в рамках комплексного создания единой транспортной системы России в современном аспекте имеет целый ряд федеральных, региональных проблем и направлений. В направлениях транспортной политики по формированию и управлению транспортной инфраструктурой страны, должны предусматриваться комплексные задачи и меры, гармонично сочетающие такие цели, но и имеющие четко выраженные конкретные направления, учитывающие свои региональные и национальные направления. Стратегической целью всех уровней развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации является совершенствование организационно-управленческих отношений и формирование единой транспортной системы страны и регионов. В соответствии с этой целью, все направления развития должны быть подчинены конкретным задачам, имеющим целевой инструментальный ориентир и конкретную иерархичную структуру в своем развитии [1, с. 62]. Главенствующую позицию при формировании задач развития имеет идеологическое направление. Важность создания идеологической платформы определяется адаптацией сознания населения территорий как мотивации или стимула к мобилизации интеллектуального, творческого человеческого потенциала для осознанного стремления к достижению и реализации объявленных целей в транспортной сфере.

При этом, рассматривая различные государственные и региональные программы и стратегии развития до 2015, 2020, 2030 годов, можно четко позиционировать следующие направления и их составляющие:

1. Модернизация регулирующей законодательной и сложившейся институциональной базы на федеральном уровне. В настоящее время, юридическое оформление или придание правового статуса очень сильно отстает в области совершенствования нормативно-правовой базы по адаптации научно-технических, технологических совершенствований транспортно-экономических отношений в инфраструктурном развитии вообще, и в транспортном в частности.

2. Формирование основных положений, обеспечивающих устойчивость транспортной инфраструктуры и исполнение положений комплексной безопасности на железнодорожном транспорте, в сфере безопасности полетов и авиации, обеспечение безопасного использования портовой инфраструктуры и гидротехнических сооружений, обеспечение безопасности мореплавания, а также безопасность автомобильного транспорта. Комплексная безопасность предусматривает не только юридическую сторону вопроса, но и простое оформление правил

пользования, а также формирование системы, или ее модернизация, постоянного повышения квалификации персонала занятого в транспортной сфере или на транспортных коммуникациях. Это особенно острая проблема в России обоснованная наследием переходного периода в экономики, когда в данную отрасль направлялись люди, с точки зрения обеспечения их занятости, невзирая на профессиональную подготовку, без должной теоретической и научной подготовки, что, как показала практика, отрицательно влияет на развитие конкурентных и сервисных отношений.

3. Повышение уровня конкурентоспособности транспортной инфраструктуры Российской Федерации посредством формирования и развития технического, технологического и сервисного потенциала.

Традиционно конкурентоспособность в транспортной сфере рассматривают как соответствие рыночных условий (технических, технологических, экономических) иным характеристикам в сфере транспортного сервиса, что позволяет выделить отличие и соответственно преимущество перед другими перевозчиками. Данное направление важно с позиций снижения себестоимости транспортных затрат путем оказания разного рода дополнительных платных услуг. Это позволяет раскрыть материальный и человеческий потенциал, обеспечивает дополнительную занятость на транспортных предприятиях [2, с. 116]. Также в качестве расширения агентской сети и субъектов хозяйствования в транспортной сфере существуют различные формы сервисного совершенствования:

- Внутрифирменный сервис. Это когда услуги сервиса обеспечиваются исключительно кадровым составом перевозчика;

- Межфирменный сервис. Это когда между перевозчиками различных видов транспорта заключается соответствующий договор о сотрудничестве в сфере оказываемых услуг;

- Партнерский сервис. Данный вид транспортного сервиса поручается специализированной фирме несущей ответственность за качество и удовлетворение потребностей по сервису. В общем виде, для совершенствования сервисных услуг на транспорте требуется создание в региональной структуре многофункционального транспортно-логистического отдела [2, с. 117]. Данный отдел требуется для координации организационной, технической и технологической работы транспортной сферы, а также информационного обеспечения и доступа к диспетчерским центрам управления перевозочного процесса в целях обеспечения мер по сохранности и снижающие степень техногенного и человеческого риска.

4. Разработка и внедрение федеральных инвестиционных программ, посредством которых будет возможно преодолеть материальные и технические ограничения в сфере развития транспортной отрасли.

Кроме вышеназванных направлений, дальнейшее развитие должны получить и следующие направления, не реализованные в предыдущие годы.

5. Развитие портовых мощностей и совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы обеспечения безопасности судоходства.

6. Расширение пропускной способности федеральной транспортной сети.

7. Реализация экспортно-импортного потенциала через комплекс инвестиционных мероприятий, направленных на развитие международных транспортных коридоров в направлениях «Восток-Запад», «Север-Юг», «Трансполярные авиационные трассы», «Северный морской путь».

8. Создание программ финансирования о реконструкции и построении современных гидротехнических строений и сооружений и водных путей сообщения, имеющих общенациональное назначение.

9. Создание государственной рациональной сети воздушных сообщений и ее интеграция в международное пространство авиационных услуг.

10. Транспортное и инфраструктурное обеспечение новых месторождений полезных ископаемых на Центральных территориях нашей страны, Сибири, а также Дальнего Востока.

11. Формирование и распространение новых транспортных и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг.

12. Формирование государственного финансового фонда по капитальному строительству и реконструкции инфраструктурных объектов и коммуникаций.

13. Формирование сетки национальной сети автомобильных дорог.

14. Формирование федеральной системы тарифного регулирования в транспортной системе.

15. Формирование правил и норм выкупа и резервирования земельных участков для государственных нужд под создание новых объектов и коммуникаций транспортной системы.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Голубкина К.В., Сарапкин А.И., Сазонов Ю.Н., Шканова А.М. Проблемы обеспечения транспортной безопасности субъектами транспортной инфраструктуры // Вестник государственного морского университета им. адмирала Ф.Ф. Ушакова. 2018. № 1 (22). С. 60-62.

2. Попов Е.А., Абрамян С.К., Агафонов А.В. Государственно-частное партнерство как объект правового регулирования // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2018. № 1. С. 116-118.

BIBLIOGRAPHY:

1. Golubkina, K.V., Sarapkin, A.I., Sazonov, Yu.N., Shkanova, A.M. Problems of transport security of transport infrastructure subjects // Bulletin of the State Maritime University. Admiral F.F. Ushakov. 2018. No. 1 (22). Pp. 60-62.

2. Popov E.A., Abramyam S.K., Agafonov A.V. Public-private partnership as an object of legal regulation // Humanities, socio-economic and social sciences. 2018. No. 1. P. 116-118.