

УДК: 338.47

DOI 10.21661/r-557598

А.А. Федорова, Е.А. Антоновская

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

***Аннотация:** статья посвящена актуальному на сегодняшний день вопросу транспортной безопасности, включающей в себя целый комплекс проблем нормативно-правового, финансового, материально-технического, социального, информационного и научно-технического характера, которые своевременно не решались. Автор рассматривает понятие транспортной безопасности как составной части национальной безопасности и анализирует проводимую государством политику в транспортной системе.*

***Ключевые слова:** транспортная система, государственное регулирование, транспортное обслуживание, транспортная стратегия РФ.*

Транспортная деятельность затрагивает интересы практически всех граждан и юридических лиц, т.к. это связано с большой площадью нашего государства, а перевозка грузов и самих пассажиров необходима.

Правительство традиционно оказывает большое влияние на рынок грузо- и пассажироперевозок. В первую очередь оно отвечает за регулирование всего рынка в стране, обозначая «правила игры» для остальных участников, что в свою очередь осуществляется путем установления тарифов на эксплуатацию инфраструктуры общего пользования и принятия нормативных документов, касающихся транспортно-экспедиционной деятельности, международных конвенций о торговле, а также правил и требований по перевозке грузов [2].

Задачи регулирования транспортной деятельности отражены на рисунке 1.

В последнее время нормы законодательства в России подвержены различного рода категоричным изменениям. Изменения коснулись и закона «О естественных монополиях» №147-ФЗ, который регулирует деятельность российских компаний монополистов для достижения баланса интересов между потре-

бителями и субъектами монополий. Сейчас нужно разобраться, что же понимается в качестве понятия естественной монополии в российской экономике [3].

Задачи регулирования транспортной отрасли	Основные операции транспорта необходимо регулировать в интересах общественной безопасности (движения и экологической).
	Во многих случаях транспорт является естественной монополией, что представляет собой сдерживающий фактор его развития.
	Чаще всего транспорт сильно подвержен конкурентной борьбе. Это ведет к снижению заработной платы работающих в отрасли.
	Социальные затраты транспорта очень велики, в связи с этим их необходимо учитывать и перераспределять. Транспорт не может существовать без таких элементов, как автомобильные дороги, стоянки и т.п. Это обуславливает дополнительное финансирование.
	Транспорт часто требует международного взаимодействия, что предопределяет необходимость государственных соглашений.
	Транспорт вместе с системой материально-технического снабжения и связью является частью инфраструктуры национальной экономики и одновременно стимулятором ее развития.
	Транспорт, в связи с высоким коэффициентом перевозимости производимых товаров, является отраслью, прогрессивно стимулирующей инфляционные процессы. В связи с этим, в условиях нестабильной экономической обстановки необходим контроль за уровнем тарифов.
	Транспорт является центральным звеном при ликвидации чрезвычайных ситуаций и играет важную роль в обеспечении обороноспособности страны.

Рис. 1. Задачи регулирования транспортной деятельности

Развитие транспорта в настоящее время осуществляется в соответствии с Федеральной целевой программой – Модернизация транспортной системы России. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ РФ) определил, что законодательство в области внутреннего водного транспорта РФ состоит из Конституции Российской Федерации, Гражданского кодекса РФ, КВВТ РФ, и иных федеральных законов, а также нормативно-правовых актов Президента РФ, правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти.

Государственное регулирование рынка железнодорожных перевозок в настоящее время осуществляет Министерство транспорта Российской Федерации и созданное при нем Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор). Надзор за железнодорожным транспортом осуществляет отдельные управления, такие как Госжелнадзор Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Желдорконтроль, который являются структурными подразделениями управлений железных дорог.

Государственная целевая программа – это законодательно закрепленный план действий органов государственной власти, предусматривает осуществление управленческой деятельности, направленной на достижение поставленных целей государственной политики в той или иной сфере общественной жизни [1].

В новой транспортной стратегии РФ до 2035 года главной целью выступает обеспечение безопасности пассажиров, снижение травматизма и стремление к одному результату: ноль погибших. Что в свою очередь полностью соответствует достижению национальной цели по повышению продолжительности жизни. Основным инструментом решения задач в этой сфере выступает комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте (далее – Программа).

В основу Программы заложены принципы и механизмы реализации ФЗ «О транспортной безопасности», определившего единый порядок построения системы обеспечения транспортной безопасности.

Программа представляет собой ряд мероприятий, направленных на реализацию задач, которые создадут комплексную защиту транспортной инфраструктуры под средством оснащения их современными системами безопасности (приоритет отдается отечественным разработкам) для защиты транспортных объектов и транспортных средств.

Цели Транспортной стратегии отражены на рисунке 2.

Цели Транспортной Стратегии	<ul style="list-style-type: none"> - формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры; - обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны; - обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами; - интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны; - повышение уровня безопасности транспортной системы; - снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.
-----------------------------------	---

Рис. 2. Цели Транспортной стратегии

Стоит отметить, что возможности государства повлиять на пассажирские перевозки сильно отличаются от возможностей влиять на грузоперевозки, что вызвано дополнительной стандартизацией сферы грузовых перевозок, поскольку в соответствии с законодательством регулирование данного вида перевозок проводится без дополнительной нагрузки на субъекты предпринимательской деятельности. Тем не менее, общие условия перевозки грузов определены транспортными уставами, кодексами, и иными документами. Ключевым является Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, в развитие которого утверждены Правила перевозок грузов автомобильным транспортом [4].

Итак, транспортная отрасль регламентирована большим количеством нормативно-правовых актов, законов, кодексов, инструкций, постановлений и прочих документов. Недостатком является отсутствие их единства (Воздушный кодекс, Водный кодекс и т. д.), например Транспортного кодекса (по аналогии с Налоговым кодексом), который бы объединял все нормативные акты, регулирующие отрасль в целом, а не по видам транспорта.

Для эффективной государственной политики необходимо рациональное сочетание всех трех важных элементов: оценки, усиление влияния и регулирования. Таким образом, можно констатировать, что это сложный и длительный процесс, направленный на решение общественных проблем, достижение и реа-

лизация общественно значимых целей, развитие государства и его отраслей и сфер. Для этого исполнительная власть применяет правовые, экономические, административные и другие методы государственного управления исходя из ресурсного потенциала, в его распоряжении. Определена главная цель государственной политика в сфере транспортной сфере, снижение уровня травматизма и стремление к исключению случаев гибели на транспорте, в том числе от угроз террористического характера.

Список литературы

1. Дамдын О.С. Государственное регулирование транспортной деятельности // Молодой ученый. – 2020. – №12. – С. 193–197.
2. Евгений Дитрих представил проект новой транспортной стратегии РФ до 2035 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mintrans.gov.ru/press-center/news/9465> (дата обращения: 19.09.2022).
3. Министр транспорта РФ Игорь Левитин провел заседание Совета по реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mintrans.gov.ru/press-center/news/4856> (дата обращения: 19.09.2022).
4. Серебрякова М.Ю. Анализ рынка транспортных услуг // Научное сообщество студентов XXI столетия. Экономические науки: сб. ст. по мат. XL междунар. студ. науч.-практ. конф. – №3 (40) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://sibac.info/archive/economy/3\(40\).pdf](https://sibac.info/archive/economy/3(40).pdf). (дата обращения: 19.09.2022).

Федорова Анастасия Александровна – студентка ФГБОУ ВО «Чувашский государственный университет им. И.Н. Ульянова», Чебоксары, Россия.

Научный руководитель **Антоновская Елена Анатольевна** – канд. экон. наук, доцент ФГБОУ ВО «Чувашский государственный университет им. И.Н. Ульянова», Чебоксары, Россия.
