

ТЕМА 1. ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ

1 Общая характеристика транспортной системы России.

2 Система управления транспортной отраслью

2.1 Задачи и функции Министерства транспорта Российской Федерации.

2.2 Федеральные службы Министерства транспорта РФ

3. Цели и задачи развития транспортной системы РФ

4 Регулирование естественных монополий на транспорте.

4.1 Основные принципы регулирования и (или) контроля деятельности субъектов естественных монополий:

4.2 Функции органов регулирования и органов контроля естественных монополий

4.3 Методы ценового (тарифного) регулирования

4.4 Принципы государственной долгосрочной тарифной политики в сферах естественной монополии:

Вопрос 1. Общая характеристика транспортной системы России

Транспортная система - комплекс различных видов транспорта, находящихся во взаимозависимости и взаимодействии при выполнении перевозок.

Россия располагает всеми современными видами транспорта, размещение и структура ее транспортных коммуникаций в целом отвечают внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в существенном совершенствовании.

Важное место в транспортной системе занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт выполняет 62% общего объема грузовых перевозок, осуществляемых транспортом общего пользования, или 84,3% общего грузооборота, осуществляемого всеми видами транспорта (без учета трубопроводного).

На автомобильный транспорт приходится 47,4% объема коммерческих перевозок грузов, причем удельный вес перевозок железнодорожным транспортом в последние годы сокращается, а автомобильным транспортом растет, что свидетельствует о повышении конкурентоспособности автомобильного транспорта в определенных сегментах рынка транспортных услуг.

В структуре пассажирооборота 35,4% занимает железнодорожный транспорт, 29,4% - автомобильный транспорт и 22,6% - воздушный транспорт.

Предприятиями негосударственных форм собственности в настоящее время выполняется:

- на автомобильном транспорте - 94,9% перевозок грузов и 18,5% перевозок пассажиров,
- на морском - соответственно 88,4% и 97,3%,
- на внутреннем водном - 97,7 % и 90,4 %,
- на воздушном - 87,1% и 77,8 %,
- на промышленном железнодорожном - 85,6 % перевозок грузов.

С участием морских портов осуществляется около 60 процентов внешнеторгового грузооборота России.

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

Существенное ухудшение технического состояния транспорта (возрастная структура, увеличение износа и т.д.) и работоспособности в следствие сокращения объемов реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпов пополнения и обновления, парков подвижных средств транспорта

В настоящее время протяженность проблемных в отношении пропускной способности мест составляет около 30% в протяженности железных дорог, обеспечивающих около 80% всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

Федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. С превышением нормативной загрузки эксплуатируется 13 тыс. км дорог, особенно на подходах к крупнейшим городам, что составляет почти 29% протяженности сети.

При увеличении за последние 10 лет протяженности автомобильных дорог общего пользования на 15% автомобильный парк вырос почти на 75%.

Решение задачи приведения протяженности и состояния дорожной сети в соответствие с потребностями экономики и населения существенно осложняется влиянием опережающего роста рыночных цен на дорожно-строительные материалы. На закупку материалов расходуется до 60% средств, направляемых на дорожные работы.

Многие субъекты РФ практически полностью лишились как сети местных авиалиний, так и аэродромов местных воздушных линий. Сокращение местных перевозок, закрытие авиалиний, развал авиатранспортной инфраструктуры и другие отрицательные тенденции способны принять необратимый характер, что приведет к полному развалу системы местных аэропортов, эксплуатирующих самолеты региональной авиации, и созданию кризисной ситуации во многих регионах, не обеспеченных альтернативными видами транспорта.

Имеется резкое отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от уровня развития международной гражданской авиации, отставание во внедрении рекомендованных Международной организацией гражданской авиации современных средств и технологий в сфере организации воздушного движения, систем автоматической посадки и других радиотехнических систем.

Развитие российских портов и смежной транспортной инфраструктуры происходит неравномерно. Накопились значительные различия по уровням технологичности и капитализации портовых узлов. Это является следствием неравномерности и нестабильности грузовой базы, недостаточного развития смежной железнодорожной, автомобильной и

трубопроводной инфраструктуры, а также терминальной и складской инфраструктуры.

Имеется дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы), который вызван опережающим развитием в течение последних лет портовых мощностей, направленных на перевалку экспортных грузов.

Доля внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, в настоящее время составляет 4,9 тыс. км (75%).

Техническое и технологическое отставание транспортной системы России по сравнению с развитыми странами. Она не готова к повсеместному применению современных технологий, в первую очередь - контейнерных. Растущий спрос на грузовые перевозки сдерживается неразвитостью транспортно-логистической системы страны. На низком уровне остается транспортно-экспедиционное обслуживание населения и экономики.

Остается на низком уровне инновационная составляющая в развитии парков подвижного состава и технических средств транспорта.

Существенно отставание и по экологическим параметрам работы транспорта.

Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна крупных городов (до 80 процентов общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40 процентов.

Почти во всех отраслях транспортного комплекса сохраняются тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования. Износ основных производственных фондов по отдельным группам основных средств достиг 55 - 70 процентов и продолжает нарастать.

Одной из наиболее значимых является **проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России.** Она включает в себя 3 наиболее важных составляющих.

Первая - это диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта. Наиболее яркий пример - значительное отставание развития внутреннего водного транспорта и высокие темпы роста автомобилизации.

Вторая - это недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры, наиболее остро проявляющееся в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки, в резком сокращении числа региональных и местных аэропортов, а также в наличии многочисленных "узких мест" на стыках отдельных видов транспорта.

Третья - это территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры.

Наиболее существенны различия между европейской частью России, с одной стороны, и районами Сибири и Дальнего Востока - с другой. Различия между регионами в части транспортной обеспеченности становятся недопустимыми.

Остается низким уровень безопасности транспортной деятельности, в первую очередь на автомобильном и воздушном транспорте. В дорожно-транспортных катастрофах ежегодно погибает 23,5 человека в расчете на 100 тыс. населения, в странах Европейского союза этот показатель составляет 9 - 10 человек.

Недостаточный уровень безопасности перевозок грузов и пассажиров отечественными транспортными компаниями негативно влияет на их конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг.

Растут ресурсоемкость перевозок и транспортные издержки экономики. Рост себестоимости перевозок в свою очередь обуславливает повышение транспортных тарифов.

Сложность финансового состояния транспорта усугубляется опережающими темпами роста цен на потребляемые им ресурсы. Уровень доходной ставки по перевозкам особенно стал отставать от роста цен на ресурсы после принятия Правительством Российской Федерации решений по сдерживанию индексации железнодорожных тарифов без распространения аналогичного порядка на отрасли, поставляющие транспорту материально-технические ресурсы.

Несмотря на многократное повышение тарифов на перевозки пассажиров и грузов, финансовое положение транспортных предприятий не удалось нормализовать. Перевозки пассажиров во внутреннем сообщении на всех видах транспорта (за исключением междугородних автобусных перевозок и регулярных воздушных линий) убыточны, а рентабельность видов транспорта по перевозкам грузов минимальна. Доля убыточных крупных и средних предприятий в 2010 году составила 32 процента. Со стороны клиентуры возрастает также дебиторская задолженность перед организациями транспорта.

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются снижение объемов перевозочной работы при сохранении всей инфраструктуры видов транспорта и незначительном снижении численности производственного персонала, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

Влияние этих причин сказывается независимо от формы собственности организаций транспорта. Магистральный железнодорожный транспорт, отнесенный к отраслям естественных монополий и находящийся в государственной собственности, также функционирует с низкой рентабельностью.

Остро стоит проблема привлечения инвестиций в развитие транспортной отрасли, что обусловлено низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий, трудностями с привлечением долгосрочных заемных средств, неразвитостью механизмов государственно-

частного партнерства. В настоящее время в большинстве случаев реализуется некапиталоемкая модель развития, при которой объемы услуг растут благодаря увеличению использования существующих основных фондов.

Приоритетной проблемой остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте.

В транспортной отрасли усиливается дефицит квалифицированных профессиональных кадров.

Еще одной важной проблемой является **недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг**. Это обусловлено как перечисленными проблемами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных организаций конкурировать на мировом рынке.

Интеграция в мировой и региональные рынки транспортных услуг будет означать усиление конкуренции, расширение доступа на российский рынок зарубежных перевозчиков, снятие административных и тарифных барьеров и приведет к осложнению положения отечественных транспортных компаний.

Анализ мировых тенденций развития транспорта показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций.

Подводя итог можно отметить, что основные проблемы **развития транспортной отрасли Российской Федерации** состоят в следующем:

1. наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;
2. недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов;
3. недостаточное качество транспортных услуг;
4. низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;
5. недостаточный уровень транспортной безопасности;
6. усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Таким образом, в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы.

Этапы развития транспортной системы:

первый этап (до 2015 года) - завершение модернизации транспортной системы методами целевого инвестирования и устранение "узких мест" и переход к ее системному комплексному развитию по всем ключевым направлениям;

второй этап (2016 - 2030 годы) - интенсивное инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям для обеспечения инновационного социально ориентированного пути развития России.

Вопрос 2. Система управления транспортной отраслью

2.1 Задачи и функции Министерства транспорта Российской Федерации.

Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим **функции** по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере

1. гражданской авиации,
2. использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации,
3. авиационно-космического поиска и спасания,
4. морского (включая морские порты, кроме портов рыбопромысловых колхозов),
5. внутреннего водного,
6. железнодорожного,
7. автомобильного,
8. городского электрического (включая метрополитен)
9. промышленного транспорта,
10. дорожного хозяйства

Основными задачами Министерства транспорта Российской Федерации являются:

- 1) разработка и реализация государственной транспортной политики, направленной на максимальное удовлетворение спроса населения и потребностей государства в транспортных услугах, сокращение транспортных издержек, сохранение на территории Российской Федерации единого транспортного пространства;
- 2) формирование и совершенствование правовых основ функционирования транспортного комплекса;
- 3) разработка и реализация совместно с другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти программ развития

транспортного комплекса, проведение в транспортном комплексе структурной перестройки;

- 4) обеспечение эффективного управления федеральной собственностью в транспортном комплексе;
- 5) содействие повышению эффективности работы организаций транспортного комплекса и росту конкурентоспособности российских транспортных операторов на российском и зарубежном рынках транспортных услуг;
- 6) координация развития транспортной инфраструктуры и формирования на территории Российской Федерации международных транспортных коридоров;
- 7) организация оптимального взаимодействия различных видов транспорта;
- 8) организация совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти проведения статистических наблюдений в транспортном комплексе;
- 9) содействие развитию экспорта транспортных услуг и повышению эффективности транспортного обеспечения экспортно-импортных операций;
- 10) осуществление в пределах своей компетенции государственного регулирования, управления и контроля деятельности по обеспечению безопасного, устойчивого и эффективного функционирования транспортного комплекса;
- 11) формирование и проведение в транспортном комплексе единой экономической, инвестиционной, тарифно-ценовой, научно-технической, информационной, кадровой и социальной политики;

2.2 Федеральные службы Министерства транспорта РФ

1. ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА (РОСТРАНСНАДЗОР)

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере

- воздушного (гражданской авиации),
- морского (включая обеспечение безопасности мореплавания и порядка в морских рыбных портах),
- внутреннего водного,
- железнодорожного,
- автомобильного и городского электрического (включая метрополитен),
- промышленного транспорта
- дорожного хозяйства.

Основными функциями в установленной сфере деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта являются:

1. осуществление контроля и надзора за исполнением органами государственной власти, органами местного самоуправления, их

должностными лицами, юридическими лицами и гражданами установленных законодательством Российской Федерации общеобязательных правил поведения;

2. выдача разрешений (лицензий) юридическим лицам и гражданам на осуществление определенного вида деятельности и (или) конкретных действий;
3. осуществление эксплуатационной сертификации в области гражданской авиации;
4. регистрация актов, документов, прав и объектов;
5. организация, проведение и участие в установленном законодательством Российской Федерации порядке в проведении расследований транспортных происшествий на железнодорожном, воздушном, морском и речном транспорте, а также участие в расследовании причин разрушений автомобильных дорог общего пользования и дорожных сооружений на них;
6. издание индивидуальных правовых актов на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, нормативных правовых актов Министерства транспорта Российской Федерации.

2. ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА (РОСАВИАЦИЯ)

Федеральное агентство воздушного транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом и правоприменительные функции в сфере воздушного транспорта и гражданской части Единой системы организации воздушного движения.

Основными функциями Федерального агентства воздушного транспорта в установленной сфере деятельности являются:

1. организация исполнения федеральных целевых программ и федеральной адресной инвестиционной программы;
2. оказание имеющих общественную значимость государственных услуг на установленных федеральным законодательством условиях неопределенному кругу лиц, в том числе в целях:
 - организации в установленном порядке функционирования, развития и модернизации гражданской части Единой системы организации воздушного движения;
 - реализации комплекса мер по организации обеспечения выполнения международных и внутренних полетов;
3. издание индивидуальных правовых актов 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

3. ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО (РОСАВТОДОР)

Федеральное дорожное агентство является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, по управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Основными функциями Федерального дорожного агентства в установленной сфере деятельности являются:

1. реализация межгосударственных и федеральных целевых программ;
2. издание индивидуальных правовых актов 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;
3. предоставление государственных услуг по управлению состоянием и развитием федеральной сети автомобильных дорог Российской Федерации.

4. ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (РОСЖЕЛДОР)

Федеральное агентство железнодорожного транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в сфере железнодорожного транспорта.

Основными функциями Федерального агентства железнодорожного транспорта являются:

1. функции государственного заказчика по организации исполнения федеральных целевых программ в сфере железнодорожного транспорта и федеральной адресной инвестиционной программы;
2. 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;
3. 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, а также аккредитация испытательных лабораторий (центров), органов по сертификации.

5. ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА (РОСМОРРЕЧФЛОТ)

Федеральное агентство морского и речного транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, по управлению государственным имуществом в сфере морского и речного транспорта, в том числе в отношении морских рыбных портов в целях развития транспортного комплекса.

Основными функциями Федерального агентства морского и речного транспорта в установленной сфере деятельности являются:

1. оказание неопределенному кругу лиц на установленных федеральным законодательством условиях государственных услуг, имеющих общественную значимость, в том числе в целях реализации межгосударственных и федеральных целевых программ;
2. издание индивидуальных правовых актов 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.

Вопрос 3. Цели и задачи развития транспортной системы РФ

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

Задачи:

1. ликвидация разрывов и "узких мест" на транспортной сети, в том числе в азиатской части России;
2. развитие транспортных подходов к крупным транспортным узлам и пограничным пунктам пропуска;
3. комплексное развитие крупных транспортных узлов на основных направлениях перевозок;
4. формирование единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения и хозяйствующих субъектов;

5. создание условий для экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке;
6. создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны на базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта;
7. увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры до уровня лучших мировых достижений с учетом создания обоснованных резервов, увеличение доли высокоскоростных путей сообщения;
8. создание интегрированной системы логистических парков на территории страны как основы формирования современной товаропроводящей сети;
9. создание взаимоувязанной интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг;
10. освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры;
11. создание единой информационной среды взаимодействия различных видов транспорта, участников транспортного процесса, таможенных и других государственных контрольных органов.

Цель 2. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев в соответствии с потребностями инновационного развития экономики страны

Задачи:

1. разработка модели рынка транспортных услуг для обеспечения потребностей всех секторов экономики, в том числе параметров качества транспортных услуг, стандартов качества транспортных услуг для различных категорий грузов и секторов экономики, требований к нормативно-правовой базе в сфере рынка транспортных услуг, технологических моделей обеспечения качества транспортных услуг;
2. обеспечение мотивации структурной модернизации транспортных систем в целях обеспечения качества транспортных услуг, создание национальных и интернациональных транспортных компаний, способных конкурировать на мировом рынке, и совершенствование процедур допуска к осуществлению грузовых перевозок;
3. доведение коммерческой скорости движения товаров и ритмичности их доставки "от двери до двери" до уровня лучших мировых достижений, снижение за счет этого издержек обращения товаров, выражающихся в больших объемах оборотных фондов, а также в значительных суммах кредитования товаров в пути и на складе;
4. снижение времени обработки партий грузов в терминальной сети, в том числе в морских портах и пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, до уровня мировых показателей;

5. мотивирование использования инновационных логистических товаротранспортных технологий, развитие технологий перевозок грузов, в том числе с использованием логистических парков;
6. развитие транспортно-экспедиционного обслуживания и системы операторов перевозок;
7. развитие системы сопутствующих услуг;
8. разработка и внедрение высокоэффективных технологий, обеспечивающих повышение качества всего спектра транспортных услуг и производительности транспортной системы;
9. использование современных инфотелекоммуникационных технологий для обеспечения качества транспортных услуг.

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

Задачи:

1. обеспечение перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам, ценовой доступности транспортных услуг, в том числе в районах Крайнего Севера, в Калининградской области, на Дальнем Востоке и в Забайкалье, разработка и реализация согласованных схем развития авиатранспортного и автотранспортного обеспечения перевозок по местным социальным маршрутам в удаленных регионах;
2. разработка и выполнение программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности передвижения всех слоев населения по территории страны, обеспечение их реализации по прогрессивной шкале с учетом улучшения условий транспортного обслуживания населения;
3. развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта;
4. регулирование допуска к коммерческой деятельности в области пассажирских перевозок;
5. развитие парка пассажирского подвижного состава, не уступающего по технико-экономическим параметрам мировым аналогам;
6. развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров.

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

Задачи:

1. развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов;
2. реализация законодательных и других государственных методов регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия

российских транспортных организаций в перевозках экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами;

3. интеграция в международное транспортное пространство, в первую очередь в рамках Евразийского экономического сообщества и Шанхайской организации сотрудничества, включая формирование контейнерных мостов, развитие международного сотрудничества в области транспорта в других международных транспортных организациях и с другими торговыми партнерами России, расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта;
4. мотивирование создания национальных и интернациональных транспортных компаний, способных конкурировать с мировыми компаниями, расширение участия в крупных международных транспортных проектах.

Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы

Задачи:

1. обеспечение безопасности движения, полетов и судоходства;
2. обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям;
3. обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;
4. обеспечение мобилизационной готовности транспортного комплекса;
5. обеспечение безопасности перевозок грузов, требующих особые условия;
6. обеспечение профессионального допуска к транспортной деятельности путем лицензирования или декларирования (уведомления);
7. развитие средств и систем надзора в сфере транспорта;
8. обеспечение потребности транспортного комплекса в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

Цель 6. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду

Задачи:

1. сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта (профессиональная подготовка и рационализация маршрутов);
2. мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива;
3. снижение энергоемкости транспорта до уровня показателей передовых стран.

Цель7. Развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения

Задачи:

1. развитие парка пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировыми аналогами;
2. развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров;
3. мотивация развития парка грузового подвижного состава, обеспечивающего заданные критерии объема и качества транспортных услуг;
4. расширение использования технологий контейнерных перевозок;
5. создание интегрированной системы логистических парков на территории страны как основы формирования современной товаропроводящей сети;
6. создание взаимоувязанной интегрированной системы технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг;
7. разработка и внедрение высокоэффективных технологий, обеспечивающих качество транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы;
8. мотивирование использования инновационных логистических технологий, развитие технологий перевозок грузов (в том числе с использованием логистических парков);
9. освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры.

Вопрос 4. Регулирование естественных монополий на транспорте.

Вопросами регулирования естественных монополий на транспорте занимается Комиссия Совета Федерации по естественным монополиям

Естественная монополия - состояние товарного рынка, при котором спрос на этом рынке удовлетворяется в условиях ограниченной конкуренции в силу особенностей производства, связанных с использованием инфраструктуры, в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства, а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами;

Субъект естественной монополии - хозяйствующий субъект, осуществляющий свою деятельность в сфере (ах) естественных монополий и занимающий на соответствующих товарных рынках доминирующее положение, которое в том числе может возникать (усиливаться) вследствие владения, пользования, распоряжения инфраструктурой (объектом инфраструктуры) или иного использования инфраструктуры (объекта инфраструктуры)

Сферы деятельности субъектов естественных монополий на транспорте:

1. транспортировка нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам;
2. транспортировка газа по трубопроводам;
3. железнодорожные перевозки;
4. услуги в транспортных терминалах, портах и аэропортах;
5. услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей;
6. услуги по организации воздушного движения

4.1 Основные принципы регулирования и (или) контроля деятельности субъектов естественных монополий:

- 1) соблюдение баланса интересов потребителей и субъектов естественных монополий, обеспечивающего доступность оказываемых услуг и надлежащий уровень их качества для потребителей, эффективное функционирование и развитие субъектов естественных монополий;
- 2) повышение эффективности регулирования, направленного на сокращение в последующем сфер естественных монополий за счет создания условий для развития конкуренции в этих сферах;
- 3) введение регулирования в случаях, когда на основании анализа соответствующего внутреннего рынка установлено, что этот рынок находится в состоянии естественной монополии;
- 4) обеспечение соответствия устанавливаемых тарифов (цен) условиям экономической эффективности, надежности, качества услуг, оказываемых в сферах естественных монополий;
- 5) применение гибкого тарифного (ценового) регулирования субъектов естественных монополий с учетом отраслевых особенностей, масштабов их деятельности, рыночной конъюнктуры, среднесрочных (долгосрочных) макроэкономических и отраслевых прогнозов;
- 6) создание экономических условий, при которых субъектам естественных монополий выгодно сокращать издержки, внедрять новые технологии, повышать эффективность использования инвестиций;
- 7) снижение барьеров доступа на рынки, в том числе путем обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий;
- 8) соблюдения субъектами естественных монополий правил недискриминационного доступа в соответствии с требованиями антимонопольного законодательства;
- 9) направленность регулирования на конкретный субъект естественной монополии;
- 10) применение процедур регулирования деятельности субъектов естественных монополий, обеспечивающих независимость принимаемых решений, преемственность, открытость, объективность и прозрачность.

4.2 Функции органов регулирования и органов контроля естественных монополий

Федеральный тарифный орган выполняет следующие основные **функции**:

1. определяет методы ценового (тарифного) регулирования, предусмотренные настоящим Федеральным законом, применительно к конкретному субъекту естественной монополии;
2. устанавливает цены (тарифы) или их предельный уровень на товары субъектов естественных монополий;
3. принимает решения по вопросам, касающимся введения, изменения или прекращения регулирования (цен) тарифов для субъектов естественных монополий, на основе анализа соответствующего товарного рынка;
4. осуществляют контроль соблюдения субъектами естественных монополий показателей объема, надежности, качества и эффективности, учтенных федеральным тарифным органом при принятии решения о применении методов регулирования, рассматривает разногласия по вопросам установления и применения тарифов;
5. вносит в установленном порядке предложения по совершенствованию законодательства о естественных монополиях;
6. в соответствии со своей компетенцией выявляет нарушения настоящего Федерального закона, принимает меры по прекращению этих нарушений и привлекает к ответственности за такие нарушения.

Орган контроля с учетом особенностей антимонопольного контроля в сфере применения настоящего Федерального закона выполняет следующие **функции**:

1. формирует и ведет реестр субъектов естественных монополий, в отношении которых осуществляются государственное регулирование и контроль (в том числе, на основе предложений федерального тарифного органа, органов тарифного регулирования субъектов РФ и органов местного самоуправления);
2. подготавливает на основании анализа соответствующего товарного рынка заключения о переходе сфер естественных монополий из состояния естественной монополии в состояние конкурентного рынка и о необходимости прекращения регулирования в этой сфере;
3. контролирует процедуры передачи в пользование основных средств субъектов естественных монополий;
4. осуществляет государственный контроль сделок с участием или в отношении субъектов естественных монополий в порядке, установленном антимонопольным законодательством;
5. контролирует соблюдение установленных процедур закупок для нужд естественных монополий;
6. контролирует соблюдение требований недискриминационного доступа к инфраструктуре и/или на рынки услуг естественных монополий, а также недискриминационности оказания услуг субъектами естественных монополий;
7. контролирует процедуры отбора организаций, осуществляющих технический, технологический или финансовый аудит деятельности субъектов естественных монополий;

8. рассматривает нарушения установленного порядка ценообразования;
9. вносит в установленном порядке предложения по совершенствованию законодательства о естественных монополиях;
10. в соответствии со своей компетенцией выявляет и пресекает нарушения настоящего Федерального закона, привлекает к ответственности за такие нарушения.

4.3 Методы ценового (тарифного) регулирования

Федеральный тарифный орган применяет следующие методы ценового (тарифного) регулирования:

1. установление цен (тарифов) или их предельного (максимального и (или) минимального) уровня;
2. индексация цен (тарифов);
3. установление цен (тарифов) или их предельного уровня, исходя из цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий на сопоставимых рынках;
4. метод доходности инвестированного капитала;

4.4 Принципы государственной долгосрочной тарифной политики в сферах естественной монополии:

1. расширение использования рыночных механизмов ценообразования в указанных сферах, а также механизмов саморегулирования;
2. повышение жизненного уровня населения и рост конкурентоспособности российских предприятий;
3. обеспечение доступности для пользователей, в том числе населения, стоимости товаров (услуг) естественных монополий;
4. применение в сферах естественной монополии механизмов ценообразования, обеспечивающих участникам рынка потенциальный уровень доходности не ниже, чем в других секторах экономики с сопоставимым уровнем рисков;
5. развитие механизмов содействия государства повышению инвестиционной привлекательности проектов в инфраструктурных секторах экономики (на принципах возвратности осуществляемых государственных вложений, в том числе на условиях частно-государственного партнерства, а также государственной поддержки социально-значимых, но коммерчески некупаемых проектов);
6. предсказуемость долгосрочной тарифной политики и ее скоординированность с другими составляющими государственной экономической и промышленной (отраслевой) политики.