

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет экономический
Кафедра экономической теории и государственного управления
Направление подготовки 38.03.04 – Государственное и муниципальное управление

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Зав. кафедрой
_____ М.В. Зинченко
« ____ » _____ 2018 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: Управление транспортным комплексом в регионе (на примере Сахалинской области)

Исполнитель
студент группы 472-узб2 _____ Д.Ю. Дунаев
(подпись, дата)

Руководитель
доцент, к.э.н. _____ М.В. Зинченко
(подпись, дата)

Нормоконтроль
ст. преподаватель _____ Л.Н. Михайленко
(подпись, дата)

Благовещенск 2018

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет Экономический
Кафедра ЭТиГУ

ЗАДАНИЕ

К бакалаврской работе студента Дунаева Дмитрия Юрьевича

1 Тема бакалаврской работы: Управление транспортным комплексом на Сахалинской области.

2 Срок сдачи студента законченной работы: 15 февраля 2018 год

3 Исходные данные к бакалаврской работе: Информационные технологии в образовании-2016. Сборник научных трудов участников XVI научно-практической конференции-выставки 17-18 ноября 2016 г. – Ростовн/Д., 2016. – 192 с. Государственная программа "Развитие образования Амурской области на 2014 - 2020 годы" ([постановление Правительства Амурской области от 25 сентября 2013 года N 448](#)); Мандель, Б.Р. Современные инновационные технологии в образовании и их применение / Б.Р. Мандель // [Образовательные технологии: журнал](#). — 2015 . — № 2. — С. 27-48. Положением об управлении образования администрации города Благовещенска, утвержденным постановлением мэра города Благовещенска от 30.05.2005 № 1456.

4 Содержание бакалаврской работы

1 Транспортный комплекс России: современное состояние и проблемы.

- 1.1. Общая характеристика транспортного комплекса.
- 1.2. Нормативно-правовая база по управлению транспортным комплексом.
- 1.3. Опыт управления транспортным комплексом в Амурской области.
2. Анализ развития транспортного комплекса на примере Сахалинской области.
 - 2.1. Общая характеристика Сахалинской области.
 - 2.2. Анализ управления транспортным комплексом Сахалинской области.
 - 2.3. Рекомендации по совершенствованию управления транспортным комплексом Сахалинской области.

5 Бакалаврская работа содержит 59 страниц, 11 рисунков, 45 источников.

6 Дата выдачи задания: 20.10.2017 год

Руководитель бакалаврской работы: Зинченко Максим Викторович доцент, кандидат экономических наук.

(фамилия, имя, отчество, должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): 20 октября 2017 года

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 59 с., 11 рисунков, 45 источников.

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС, УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ КОМПЛЕКСОМ, ВИДЫ ТРАНСПОРТА, ПРОБЛЕМЫ

Цель бакалаврской работы состоит в том, чтобы на основе характеристики транспортного комплекса Российской Федерации и изучения его нормативно-правовой базы провести анализ и дать рекомендации по управлению транспортным комплексом Сахалинской области и наметить пути их решения.

Задачи бакалаврской работы:

- 1) дать общую характеристику транспортного комплекса;
- 2) изучить нормативно-правовую базу транспортного комплекса Российской Федерации;
- 3) провести анализ транспортного комплекса Сахалинской области;
- 4) дать рекомендации по совершенствованию управления транспортным комплексом Сахалинской области и разработать пути их решения.

Объектом исследования является региональный транспортный комплекс, организационные и экономические процессы, происходящие в транспортной системе региона.

Предметом исследования являются взаимоотношения, возникающие в процессе управления транспортным комплексом.

Теоретическую основу работы составили: федеральное законодательство, региональные нормативные акты, статистические сборники, учебная литература и работы ведущих ученых (В.В. Иванова, В.Г. Игнатова, Ю.М. Коссой, А.И. Радченко, Р.Ж. Сираждинова, Ф.И. Шамхалова и других), в трудах которых рассматривались проблемы управления транспортным комплексом.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	7
1 Транспортный комплекс России: современное состояние и проблемы	11
1.1 Теоретические основы транспортного комплекса	11
1.2 Нормативно-правовая база по управлению транспортным комплексом	18
1.3 Опыт управления транспортным комплексом в Амурской области	23
2 Анализ развития транспортного комплекса на примере Сахалинской области	29
2.1 Общая характеристика Сахалинской области	29
2.2 Анализ управления транспортным комплексом Сахалинской области	33
2.3 Рекомендации по совершенствованию управления транспортным комплексом Сахалинской области	44
Заключение	54
Библиографический список	56

ВВЕДЕНИЕ

Исследование транспортного комплекса региона является актуальным, так как качество жизни населения, развитие и конкурентоспособность экономики во многом определяются эффективностью функционирования транспортного комплекса в целом.

Востребованность перемещения грузов и пассажиров является одной из важнейших потребностей людей экономической системы. Транспорт является важнейшим компонентом реального сектора экономики, обеспечивающий сферу производства. Эффективно организованное функционирование транспортного сектора является неотъемлемым фактором социально-экономического экономического роста, фактором экономической безопасности и устойчивости государства. Кроме этого развитие транспортного комплекса обеспечивает реализацию современных глобализационных и интеграционных тенденций как на региональном, так и на мировом уровне.

Необходимость достижения экономической целесообразности обуславливает оптимизацию невыгодных приемов перемещения грузов и людей в пространстве, а также развитие научно-технического сопровождения данного вида экономической деятельности, что определяет эффективность данной отрасли. При этом несомненным является вклад транспортной компоненты в социально-экономическую систему любого региона.

Увеличение количества и объемов рынков сбыта, обеспечение своевременной доставки товаров, интенсификация информационного обмена между жителями разных регионов во многом обусловили развитие промышленности и экономики в целом, которое в свою очередь повлекло за собой переход технологий на новый качественный уровень и способствовало научно-технической революции на рубеже XIX и XX вв. Соответственно вызванные изменения в экономике обуславливали новые тенденции и направления развития транспорта.

При этом транспортный сектор помимо обозначенных экономических функций выполняет еще и функции обеспечения социальной безопасности и комфорта людей. Сфера пассажироперевозок и грузоперевозок, в том числе доставка жизненно важных грузов, почтовое сообщение, транспортировка военных грузов и подразделений, своевременное оказание помощи людям – это основные составляющие и деятельности в сфере транспорта, обеспечивающие высокий и достаточный уровень жизни людей, их безопасность. При этом социальные аспекты сферы транспорта обуславливают необходимость смены критериев эффективности данной деятельности с уменьшением количества и значимости экономических критериев. Безусловно, это не обходится без деятельности государства и его вмешательства в экономику, в результате чего происходит покрытие затрат на невыгодные, но жизненно необходимые для населения транспортные отрасли путем перераспределения налоговых поступлений от более рентабельных экономических отраслей. Государство в этом случае решает задачу сохранения и поддержки не окупающих себя, но при этом социально важных и жизненно необходимых отраслей и функций транспорта, в частности для этого создавая возможности и условия, способствующие формированию и развитию в России целостной комплексной системы различных видов транспорта, тесно взаимодействующих и эффективно выполняющих функции Единой транспортной системы.

Сахалинская область представляет собой единственный российский регион, территория которого полностью расположена на островах. В её состав входят остров Сахалин (76,6 тыс. км²) с прилегающими небольшими островами Монерон и Тюлений, а также Курильские острова (15,6 тыс. км²). Омывается водами Охотского, Японского морей и Тихого океана. Сахалинская область специализируется на добыче и переработке рыбы, производстве продукции лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности. В области ведется добыча нефти, газа, угля. Основные отрасли промышленности: пищевая, лесная, деревообрабатывающая, целлюлозно-бумажная, легкая промышленность; топливная, производство стройматериалов.

К сожалению, транспортная инфраструктура не отвечает сегодняшним потребностям страны. Необходимо её количественное и качественное развитие, обеспечение эффективного функционирования. Таким образом, недостаточная разработанность вопросов и проблем государственного регулирования транспортного комплекса, прежде всего заключающегося в поддержке развития регионального транспортного комплекса определила цель и задачи выпускной квалификационной работы.

Цель бакалаврской работы – на основе характеристики транспортного комплекса Российской Федерации и изучения его нормативно правовой базы, провести анализ и дать рекомендации по управлению транспортным комплексом Сахалинской области и наметить пути их решения.

Данная цель определила задачи бакалаврской работы:

- 1) дать общую характеристику транспортного комплекса;
- 2) изучить нормативно-правовую базу транспортного комплекса Российской Федерации;
- 3) провести анализ транспортного комплекса Сахалинской области;
- 4) дать рекомендации по совершенствованию управления транспортным комплексом Сахалинской области и разработать пути их решения.

1 ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС РОССИИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ

1.1 Общая характеристика транспортного комплекса

Одной из важнейших потребностей экономики является потребность в перемещении грузов и пассажиров. При этом ни один вид транспорта не может удовлетворить эту потребность в полном объеме, как говорят, «от ворот до ворот». Территория Российской Федерации характеризуется значительной протяженностью, различным характером географических характеристик, что обуславливает востребованность разных видов транспорта¹.

Эффективность выполнения полного цикла грузо- и пассажироперевозок на территории Российской Федерации достижима только при наличии и обеспечении системы четкой организации взаимодействия отдельных структурных частей транспортного комплекса. Необходимо отметить, что доля транспортного комплекса составляет около 8 % в общем объеме валового внутреннего продукта. В сфере транспорта занято около 4 % работающего населения. Для Российской Федерации с учетом ее условий (большая территория, суровый климат) востребованы крупные перевозки массовых грузов на большие расстояния. Это определяет первостепенное значение всепогодных видов наземного транспорта, использование которых имеет наименьшие экономические издержки. Их таковых видов транспорта необходимо выделить прежде всего железнодорожный и трубопроводный виды. Именно посредством этих видов транспорта обеспечивается основной объем грузоперевозок отечественной транспортной системы. Роль водного и автомобильного транспорта в российской экономике менее значима по сравнению с другими экономически развитыми странами Западной Европы, США и Японии. Причины меньших возможностей использования водного транспорта состоят в климатических условиях: замерзание в зимний период большинства морей и всех рек, имеющих относительно короткий навигационный период. Развитие автомобильного транспорта в России характеризуется

¹ Большедворская Л.Г. Единая транспортная система: учебное пособие. М.: МГТУ ГА, 2007. С.95.

поздней автомобилизацией России по сравнению с Европой в силу более высоких удельных затрат на строительство и эксплуатацию автодорог и автотранспорта в сложных климатических условиях. При этом автомобильным транспортом обеспечивается перевозка почти половины всех перевозимых грузов. Однако при данных масштабах роль автомобильного транспорта в общем грузообороте транспорта России относительно невелика. Причины этого состоят прежде всего в том, что грузоперевозки осуществляются на небольшие расстояния: в основном в пределах городов и их ближайшего окружения, в карьерах открытых разработок полезных ископаемых, в районах лесозаготовок и т.д.

Принято говорить о системе транспортного комплекса, а в условиях российской действительности системе транспортно-дорожного комплекса.

Основными компонентами дорожно-транспортного комплекса Российской Федерации являются:

- железнодорожный транспорт;
- морской транспорт;
- речной транспорт;
- автомобильный транспорт;
- воздушный транспорт;
- трубопроводный транспорт;
- пути сообщения: – магистральные, – подъездные;
- систему складов для временного хранения грузов;
- систему интермодальных терминалов.

Стратегические интересы России требуют четкой и эффективной организации работы транспортного комплекса. В развитии современного общества транспорт – это всеобщее средство труда, показано на рисунке 1. В зависимости от сферы использования различные виды транспорта можно классифицировать:

1. транспорт сферы производства;
2. транспорт сферы потребления;
3. транспорт сферы обращения.

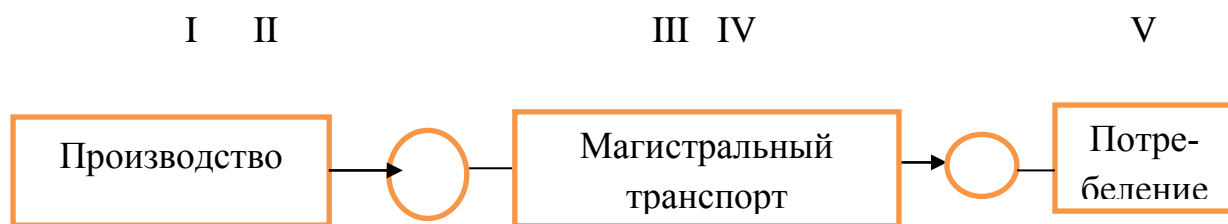


Рисунок 1– Место транспорта в системе производство – обращение – потребление: I – производство товаров; II и IV – транспортная экспедиция, погрузочно-разгрузочные работы, временное хранение грузов; III – сфера магистральных перевозок; V – сфера потребления

Основное предназначение транспорта сферы производства и сферы потребления состоит в обеспечении выполнения требований технологий производства товаров и их реализации (потребления). Реализацию этих функций выполняет прежде всего внутрипроизводственный транспорт, находящихся в собственности предприятий промышленности, сельского хозяйства, строительства и торговли. Перемещение различных видов продукции между производителями (поставщиками) и потребителями этой продукции осуществляет транспорт сферы обращения².

К транспорту сферы обращения относится магистральный транспорт общего пользования:

- железнодорожный;
- морской;
- речной;
- автомобильный;
- воздушный;
- трубопроводный.

² Братановский С.Н. Управление транспортным комплексом: сборник статей. М.: Изд-во «Директ-Медиа», 2013. С.93.

В данном аспекте необходимо охарактеризовать транспорт как часть инфраструктуры рыночной системы и как субъект рынка, который продает свои услуги. Кроме того, труд людей, занятых в сфере транспорта, относится к производственному труду, создающему национальный доход.

Доля транспортных издержек в стоимости товара промышленных и сельскохозяйственных предприятий составляет 15–20 %, а на некоторых перевозках – 45–50 %.

Особенности транспортной сферы по сравнению с другими отраслями народного хозяйства состоят в том, что:

а) транспортный комплекс не является производителем вещественной продукции, а по факту представляет собой продолжение производственного процесса, доставляющего вещественную продукцию до конечного потребителя;

б) продукция транспорта не подлежит накоплению и сбережению, возможным представляется только изыскание резервов провозной возможности;

в) продукция транспорта не имеет сырья; доля зарплаты в ее себестоимости в 2 раза выше, чем в сфере производства товаров;

г) половину эксплуатационных транспортных расходов составляют расходы на топливо, электроэнергию, амортизацию подвижного состава и оборудования;

д) кругооборот капитальных вложений на транспорте отличается от промышленного производства – реализуется не товар, а сам процесс перевозки (транспортная услуга).

Транспорт России ежегодно потребляет большое количество производимых в стране топлива и материалов:

- дизтоплива – 18 %;
- электроэнергии – 6 %;
- лесоматериалов – 10 %;
- черных металлов – 4 %³.

³ Братановский С.Н. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации. М.: Директ-Медиа, 2014. С. 204.

Во многом уровень развития транспортного комплекса характеризует уровень развития экономики в целом. Транспорт часто оценивают как «колеса экономики». Безусловным является влияние транспорта на экономический рост в стране, что достигается за счет расширения ареалов торговли; обеспечения повышения уровня жизни людей; а также способствование росту производительности труда.

При этом использование транспорта имеет двоякое влияние. С одной стороны, посредством использования транспорта значительно сокращает время доставки грузов и пассажиров. Однако одновременно необходимо учитывать и негативное влияние на экологию. В частности около 40 % выбросов в атмосферу вредных веществ от всех выбросов производства приходится на транспортный комплекс, из них 80 % - на долю автомобилей.

В течение длительного времени транспорт являлся общенародной собственностью и обеспечивал реализацию народнохозяйственных планов. С 1991 года начались коренные социально-экономические перемены. Уже к 1995 г. было акционировано и приватизировано:

- речной транспорт – 94 %;
- морской – 70 %;
- воздушный – 30 %;
- автомобильный – 45 %;
- железнодорожный – 5 %;
- дорожное хозяйство – 11 %.

Многие виды транспортного комплекса Российской Федерации в настоящее время характеризуются как находящиеся в тяжелом экономическом положении. Структура транспортной системы включает в себя транспорт общего пользования и транспорт необщего пользования (см. рисунок 2).

Автомобильные и железные дороги небольшой длины, находящиеся в собственности производственных предприятий, относят к подъездным путям. Суммарная протяженность сети подъездных путей железных дорог в Россий-

ской Федерации составляет 95 тыс. км., что больше протяженности магистральных железных дорог.

Также принято кроме деления на транспорт общего и необщего пользования подразделять транспорт на магистральный и немагистральный.

Каждый вид транспорта имеет свою систему оценочных объемных и качественных показателей работы. Но есть и общетранспортные показатели, которыми характеризуются все виды транспорта, это:

- объем перевозок – в тоннах перевезенного груза (т);
- грузооборот – в тонно-километрах (т-км);
- перевозки – среднее расстояние (км)⁴.

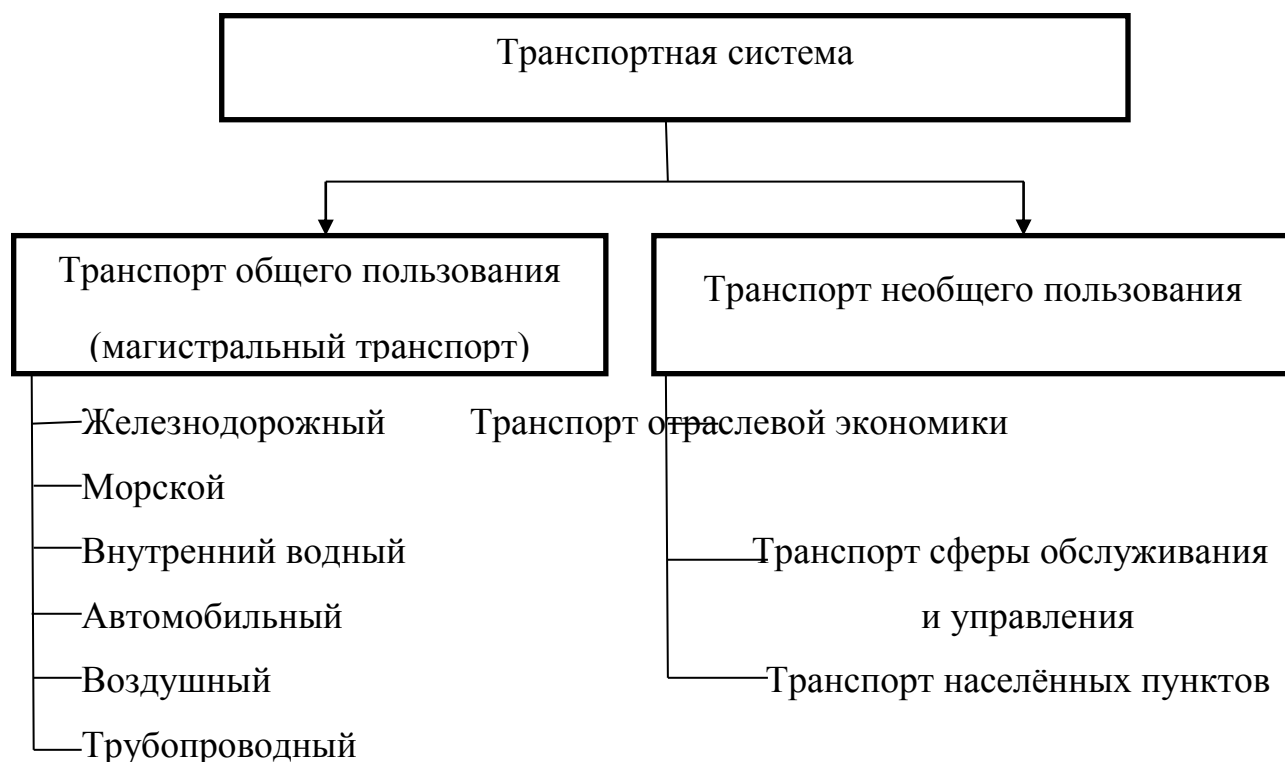


Рисунок 2 – Структура транспортной системы

Структура транспортной сети Российской Федерации включает в себя наземные, водные и воздушные пути (линии) сообщения, протяженность которых составляет (в тыс. км на 2015 г.):

⁴ Галабурда В.Г. Управление транспортной системой. М.: УМЦ ЖДТ, 2016. С.343.

- железные дороги – 87,6;
- железнодорожные подъездные пути – 95,0;
- автомобильные дороги с твердым покрытием – 755,0;
- в том числе общего пользования – 623,0;
- внутренние водные (речные) судоходные пути – 102,0;
- магистральные нефтепроводы – 63,0;
- магистральные газопроводы – 163,0;
- воздушные линии – 800,0;
- в том числе международные – 200,0⁵.

Сегодня дорожно-транспортный комплекс России является одной из крупнейших отраслей народного хозяйства страны. В частности в его состав включено более 1,5 млн км наземных путей сообщения с огромным количеством разнообразного подвижного состава, зданий и сооружений. В этой отрасли занято почти 6 млн человек. Серьезной проблемой Единой Транспортной Системы является взаимоотношение транспорта с окружающей природной средой. Сегодняшняя ситуация характеризуется тем, что решающее значение при выборе видов транспорта, типов используемых технических средств для обеспечения эффективности экономики имеют в том числе уровень экологичности для человека и окружающей природной среды: более низкий уровень шума, меньшее наличие вредных выбросов, излучений, вибраций.

Пока ни один вид транспорта, особенно автомобильный, не отвечает в полной мере этим требованиям. По объему перевозимых грузов в тоннах автомобильный транспорт занимает ведущее место в Единой Транспортной Системе, особенно в перевозке наиболее ценных грузов. Кроме того автомобильный транспорт находится на первом месте по численности работников и транспортным издержкам. При этом, безусловно, необходимо отметить возрастание роли автомобильного и авиационного видов транспорта в пассажироперевозках. Объем перевозок грузов и пассажиров речным транспортом в последние годы резко сократился.

⁵ Громов Н.Н. Единая транспортная система: учебник для вузов. М.: Транспорт, 2015. С.304 .

Железнодорожный транспорт России остается ведущим по выполняемой перевозочной работе – грузообороту, более половины грузооборота выполняется на этом транспорте. Он остается ведущим и в дальних пассажирских перевозках. Динамично растет трубопроводный транспорт. В настоящее время он уверенно наращивает грузооборот и вышел по этому показателю на второе место в Единой Транспортной Системе.

Транспортировка газа

Транспортировка газа является центральным фактором, который обуславливает увеличение и расширение объемов добычи и потребления газообразного топлива. То есть развитие систем транспортировки газа, очевидно, благоприятным образом, скажется не только на развитии транспортной сферы, но и экономики в целом. Так, основными способами транспортировки природного газа в пределах газопромысла и его подача конечному потребителю является его транспортировка посредством трубопроводов, а переброска природного газа на значительные расстояния – посредством магистральных газопроводов или в сжиженном виде на специальных танкерах.

Сегодня природный газ, который добывается на территории России, подается в магистральные газопроводы, которые объединены в Единую систему газоснабжения Российской Федерации, находящейся в собственности ПАО «Газпром».

Данная Единая система газоснабжения характеризуется как крупнейшая в мире системой транспортировки газа. По своей структуре она представляет уникальный технологический комплекс, в состав которого входят объекты добычи, переработки, транспортировки, хранения и распределения газа. Функционирование данной системы обеспечивает непрерывный цикл поставки газа от места добычи до конечного потребителя⁶.

В состав Единой системы газоснабжения входят 155 тыс. км магистральных газопроводов и отводов, 268 компрессорных станций с общей мощностью

⁶ Громов Н.Н. Единая транспортная система: учебник для вузов. М.: Транспорт, 2015. С.304 .

газоперекачивающих агрегатов в 44,8 млн. кВт, 6 комплексов по переработке газа и газового конденсата, 24 объекта подземного хранения газа.

В структуру Единой системы газоснабжения России входят подземные хранилища газа. Они расположены в основных районах потребления газа. Функционирование этих хранилищ обеспечивает нивелирование сезонной неравномерности потребления газа, снижение пиковых нагрузок в системе, обеспечивать гибкость и надежность поставок газа. Посредством использования сети хранилищ достигается обеспечение до 20 % поставок газа потребителям в отопительный период, которое увеличивается до 30 % в дни резких похолоданий.

На территории Российской Федерации расположены 24 подземных хранилища газа, из которых 7 сооружены в водоносных структурах и 17 в истощенных месторождениях.

Среди стратегических задач «Газпрома» стоит расширение мощностей хранилищ газа. Затраты на создание мощностей подземного хранения газа для регулирования сезонной неравномерности в 5-7 раз ниже затрат на создание соответствующих резервных мощностей в добыче и транспорте газа.

На территории России ведется строительство трех объектов подземного хранения газа: в водоносной структуре Удмуртского резервирующего комплекса, в каменной соли Калининградского и Волгоградского хранилища. Волгоградское хранилище газа, будет крупнейшим в Европе и первым в России подземным хранилищем в солях с объемом активного газа 800 млн. куб. м и суточной производительностью 70 млн. куб. м.

Газпром также хранит газ в подземных хранилищах газа за рубежом. Компания является совладельцем хранилищ «Реден» (Германия), крупнейшего в Европе.

Благодаря централизованному управлению, большой разветвленности и наличию параллельных маршрутов транспортировки система газа обладает существенным запасом надежности и способна обеспечивать бесперебойные поставки газа даже при пиковых сезонных нагрузках.

Основной стратегией на долгосрочную перспективу развития страны является дальнейшее наращивание добычи природного газа с повышением его доли в энергобалансе страны с тем, чтобы во время т. н. «газовой паузы» решить проблемы перевода народного хозяйства на энергосберегающий путь развития, провести модернизацию отраслей Топливо-энергетического комплекса, решить вопросы развития атомной энергетики на базе реакторов повышенной безопасности нового поколения, разработать и подготовить к широкому тиражированию экологически приемлемые технологии сжигания угля и прочее.

Таким образом, несомненным «фаворитом» сейчас и на перспективу является природный газ. Именно он – то звено, за которое можно вытащить весь груз проблем, накопившихся в топливно-энергетическом хозяйстве России.

1.2 Нормативно-правовая база транспортного комплекса Российской Федерации

В условиях обновления гражданского законодательства основания возникновения транспортных обязательств претерпели значительные изменения. Из их круга изъято одно из них – план перевозки грузов. Гражданский кодекс не применяет термина «план перевозки». Поэтому же пути пошли и вновь принятые транспортные уставы, и кодексы. Однако это не означает полную утрату элемента планирования перевозок грузов общественным транспортом. Дело в том, что основанием возникновения транспортного обязательства является принятая перевозчиком заявка (заказ) грузоотправителя на подачу соответствующих транспортных средств, что и является своеобразной формой планирования перевозок грузов. Кстати, п. 1 ст. 794 ГК относит принятую заявку (заказ) к категории «иных договоров», что с точки зрения приоритетности договорного права объяснимо.

Элементы своеобразного планирования перевозок грузов просматриваются и в содержании договора об организации перевозок грузов (ст. 798 ГК). Если же отказаться от понятия «план перевозки» как основания возникновения транспортного обязательства, то следует признать такими основаниями приня-

тую заявку (заказ), договор об организации перевозок грузов и, конечно, договор перевозки (грузов, пассажира, багажа, грузобагажа).

Таким образом, в соответствии с новым гражданским законодательством подача транспортных средств отправителю груза осуществляется не в соответствии с планом перевозки грузов, а на договорной основе, т.е. либо в соответствии с договором, либо путем подачи заявки (заказа) предполагаемым отправителем груза. Договорные основания возникновения транспортных обязательств в условиях рыночной экономики приобрели приоритетное значение. Широкое распространение получило оказание транспортных услуг эксплантами, т.е. лицами, владеющими транспортными средствами на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании. Это не предполагает, однако, полную утрату государственного влияния на работу транспорта, особенно железнодорожного, относящегося к федеральной собственности и к категории монополизированных систем.

При осуществлении приватизации на транспорте были учтены специфика транспорта и его особое государственное значение, и некоторые объекты, в частности морские порты, исключены из сферы приватизации. Одновременно новыми предпринимателями стали создаваться небольшие частные транспортные фирмы, оказывающие транспортные услуги, в особенности в области транспортно-экспедиционного обслуживания⁷.

Правовой статус вновь созданных транспортных предприятий определяется акционерным законодательством РФ (Закон об акционерных обществах), общими нормами ГК о юридических лицах и индивидуальными уставами самих предприятий. Для особо крупных транспортных предприятий с государственным участием уставы утверждаются соответствующими государственными органами.

Одновременно с приватизацией постепенно была введена система государственного лицензирования перевозочной деятельности на всех видах транс-

⁷ Клименко В.В. Основные направления государственной политики по развитию логистики в транспортном комплексе РФ // Логистика сегодня. 2012. Вып. 5: Сер. Развитие логистики. С. 262–271.

порта. Задача такого лицензирования – сохранение за государством регулирующих функций в сфере транспорта, обеспечение нормального функционирования рынка транспортных услуг, защита интересов их потребителей, обеспечение безопасности движения при эксплуатации транспортных средств.

Основы лицензирования транспортной деятельности определены Законом о лицензировании. Само лицензирование возложено на соответствующие транспортные министерства (ведомства), которые в рамках их компетенции издают по этому вопросу дополнительные правила, в частности утверждают форму самой лицензии⁸.

Иным является правовой статус предприятий железнодорожного транспорта. В настоящее время в РФ имеется 17 железных дорог, которые представляют собой государственные унитарные предприятия с правами юридического лица и действуют на основании уставов, утвержденных МПС России. В состав железных дорог входят самостоятельные юридические лица: отделения железных дорог, крупные железнодорожные станции, другие линейные предприятия (локомотивные и вагонные депо, дистанции пути, специальные транспортные службы).

При осуществлении перевозочных операций в качестве стороны в договоре перевозки с грузовладельцами и пассажирами выступает железная дорога как юридическое лицо, а не ее предприятия. Однако некоторые юридически значимые действия в силу норм УЖТ и правил перевозок должны совершаться в отношении станций отправления и назначения и отделений железных дорог.

В настоящее время в этой области в соответствии с Законом о железнодорожном транспорте и дополняющими его актами проводится рассчитанная на ряд лет крупная структурная реформа. На смену государственным железным дорогам, которые будут разделены, приходят акционерные общества и предприниматели, эксплуатирующие технологический комплекс железных дорог (их инфраструктуру), и перевозчики всех форм собственности, обладающие

⁸ Клименко В.В. Основные направления государственной политики по развитию логистики в транспортном комплексе РФ // Логистика сегодня. 2012. Вып. 5: Сер. Развитие логистики. С. 262–271.

железнодорожным подвижным составом и осуществляющие на железнодорожных магистралях перевозку грузов и пассажиров. Взаимоотношения юридически самостоятельных владельцев инфраструктур и перевозчиков должны определяться специальными правилами и договорами, заключаемыми между указанными субъектами. Такое разделение двух названных сфер транспортной деятельности, учитывающее опыт западноевропейских стран, должно способствовать сокращению транспортных издержек и создавать условия для конкуренции.

Проводимая на железнодорожном транспорте структурная реформа заметно усложнила систему и содержание транспортного законодательства, и одновременно договорные отношения в этой области.

В условиях перехода к рыночным отношениям в российском транспортном праве появилось новое транспортно-правовое понятие – перевозка транспортом общего пользования и соответственно перевозчик общего пользования. Согласно ст. 789 ГК перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки по обращению любого гражданина или юридического лица⁹.

Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки общего пользования, должен публиковаться в установленном порядке (ч. 2 п. 1 ст. 789 ГК). Если такой порядок не установлен, перевозчиками общего пользования надлежит считать транспортные организации, обязанные в силу транспортных уставов и кодексов выполнять транспортные операции общего характера.

Договор перевозки транспортом общего пользования является согласно ГК публичным договором, и в силу ст. 426 и 445 ГК при необоснованном уклонении транспортной организации от вступления в такой договор можно требовать его заключения и возмещения причиненных убытков.

⁹ Транспортная инфраструктура: учеб. пособие / под ред. О.Н. Ларина. Челябинск: Издательский Центр ЮУрГУ, 2013. С.42.

В настоящее время в условиях сокращения в РФ объемов перевозок вследствие общего снижения производства и высоких провозных платежей конструкция перевозчика общего пользования большого значения не получила и данные о ее практическом применении отсутствуют. Однако по мере экономического роста этот институт должен начать функционировать и давать грузо-владельцам и пассажирам определенные правовые гарантии в случае уклонения перевозчика от выполнения перевозок.

В общей форме задачи и статус морских портов и их администрации (портовых властей) определен в ст. 9, 74-84 КТМ. Более подробно деятельность морских портов должна регламентироваться законом о морских портах РФ (п. 5 ст. 9). В настоящее время по этому вопросу издано постановление Правительства РФ от 25 сентября 2002 г. № 705, согласно которому администрация морских портов является федеральным государственным учреждением, а для осуществления транспортной хозяйственной деятельности морских портов создано государственное унитарное предприятие «Росморпорт». В этой области действуют также частные экспедиторские фирмы.

Морские порты выполняют широкий круг транспортных операций: погрузку, разгрузку и обслуживание заходящих в порт судов, транспортно-экспедиторские и складские операции с грузами, перевалку грузов между разными видами транспорта, обслуживание пассажиров морских судов, а также местные перевозки грузов и пассажиров на судах порта. Капитан порта наделен правом издавать обязательные распоряжения по вопросам безопасности движения и охраны порядка в порту. В частности, судно и груз могут быть задержаны в морском порту капитаном порта по просьбе лица, имеющего требование, основанное на общей аварии, спасании, столкновении судов или ином причинении вреда, впредь до предоставления судовладельцем и грузовладельцем достаточного обеспечения (ст. 81 КТМ).

Аэропорты имеют в принципе аналогичные морским (речным) портам задачи, однако выполняют более ограниченный круг коммерческих операций, в частности не осуществляют перевозки. Большинство аэропортов – самостоя-

тельные коммерческие организации. Административными функциями они не наделены. Движение воздушных судов осуществляется согласно указаниям органов управления воздушным движением.

Для Российской Федерации с ее огромной территорией и развитой транспортной, прежде всего железнодорожной, сетью транспортные договоры и их правовое регулирование представляют особую значимость. Отражением этого являются обширное транспортное законодательство и большое число споров между транспортными организациями и клиентурой, связанных с исполнением договоров перевозки.

Основополагающие положения российского законодательства о транспортных договорах, призванные определять порядок перевозок в условиях рынка, изложены в части второй ГК РФ, где имеются гл. 40 «Перевозка» и гл. 41 «Транспортная экспедиция». Однако эти главы кратки (всего 23 статьи), определяют лишь важнейшие условия транспортных договоров и содержат отсылки к специальным актам транспортного законодательства, которое включает систему законодательных актов о перевозках на отдельных видах транспорта, прежде всего транспортные уставы и кодексы.

В настоящее время в Российской Федерации действуют Устав железнодорожного транспорта РФ от 10 января 2003 г. (УЖТ), Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. (КТМ), Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. (КВВТ), Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. (ВК). Сохраняет свою силу также Устав автомобильного транспорта РСФСР, утвержденный постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. (УАТ). В последующем эти акты были частично изменены и дополнены.

Наличие в сфере транспорта системы законодательных актов об отдельных его видах обусловлено значительными транспортно-технологическими и правовыми особенностями в организации перевозок на отдельных видах транспорта, а также большим объемом нормативного регулирования в данной области. Это делает нецелесообразным объединение правовой регламентации транспортных операций в рамках одного закона. Вместе с тем все транспорт-

ные уставы и кодексы РФ построены по единой общей схеме (общие положения, организация транспортных операций, договор перевозки, его особые виды, ответственность сторон, претензии и иски к органам транспорта), а по ряду вопросов имеют единые или близкие по содержанию нормы.

Вне транспортных уставов и кодексов остаются вопросы управления транспортом, правовой режим земель транспорта, а также условия труда на транспортных предприятиях, которые выходят за рамки гражданского права и относятся к сфере других правовых отраслей (административное, земельное и трудовое право).

Действующие в РФ транспортные уставы и кодексы отражают выработанный в течение многолетнего развития механизм правового регулирования транспортных операций, его особенности на отдельных видах транспорта и учитывают зарубежный и международный опыт в этой области, особенно при морских и воздушных перевозках. В силу этих факторов, а также сложности транспортного законодательства оно в отличие от других сфер российской экономики хотя и было обновлено, но не претерпело в условиях перехода России к рыночным отношениям коренных обновлений. Исключением является статус перевозчиков, которые прошли приватизацию

В соответствии с п. 2 ст. 784 ГК все транспортные уставы и кодексы должны иметь статус федеральных законов.

Наряду с транспортными уставами и кодексами к перевозкам применяются положения ряда других законов РФ. Особое значение имеют Федеральный закон от 10 января 2003 г. «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Закон о защите прав потребителей. Действие этого последнего Закона согласно п. 2 постановления Пленума ВС РФ от 29 сентября 1994 г. № 7 распространяется на перевозки пассажиров и багажа. Отдельные нормы, относящиеся к перевозкам, содержатся и в иных законах РФ, в частности в Законе о лицензировании.

Транспортные уставы и кодексы предусматривают принятие по отдельным вопросам транспортной деятельности актов Правительства РФ. Постанов-

лением Правительства РФ от 11 марта 1999 г. № 277 утверждены Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте.

Сохраняют свое значение также некоторые ранее изданные постановления Правительства СССР по отдельным вопросам транспорта, в частности об особенностях перевозок экспортных и импортных грузов. В числе таких актов постановление Совета Министров СССР от 13 декабря 1990 г. «О мерах по обеспечению сохранности импортных грузов», определяющее порядок отправления импортных грузов из российских портов и с пограничных станций отечественным потребителям и особенности ответственности портов и железных дорог при несохранности импортных грузов.

Важным элементом транспортного законодательства являются правила перевозок и тарифы.

На железнодорожном транспорте правила перевозок обновлены и изданы в Сборнике правил перевозок грузов на железнодорожном транспорте (М., 2001) и Сборнике нормативных актов по перевозке пассажиров, багажа и грузобагажа (М., 2002). В дальнейшем в связи с принятием нового УЖТ эти правила были изменены и дополнены. На других видах транспорта действуют ранее изданные правила перевозок, которые применяются с учетом последующего законодательства РФ и постепенно пересматриваются.

В п. 2 ст. 784 ГК указывается, что условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по таким перевозкам определяются соглашением сторон, если законодательством не установлено иное. Эта формула, отражающая общие идеи ГК о свободе договора в условиях перехода к рыночным отношениям (см. ст. 421 ГК), практически применяется на транспорте с большими ограничениями.

Дело в том, что транспортное законодательство ввиду наличия жестких транспортно-технологических требований к выполнению основных перевозочных операций и массовости таких операций содержит преимущественно императивные нормы, которые не могут быть изменены сторонами при заключении

договора перевозки. Поэтому сфера применения соглашения сторон как источника взаимных прав и обязанностей на транспорте существенно ограничена. В ином положении находится морской транспорт – в особенности при перевозках на основании чартера, когда многие условия перевозок грузов определяются по соглашению сторон.

В процессе перевозок, особенно грузов, возникает большое число споров между грузовладельцами и транспортными организациями, прежде всего по поводу несохранности доставленных грузов. При этом некоторые нормы транспортного законодательства понимаются и трактуются перевозчиками и клиентурой по-разному. Разъяснения по таким спорным вопросам дает Высший Арбитражный Суд РФ. Пленумом этого суда издано постановление от 25 января 2001 г. «О некоторых вопросах практики применения Транспортного устава железных дорог Российской Федерации».

Министерство транспорта объединяет следующие департаменты:

- 1) Департамент государственной политики в области гражданской авиации, геодезии и картографии.
- 2) Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта.
- 3) Департамент государственной политики в области железнодорожного, морского и речного транспорта.
- 4) Департамент международного сотрудничества.
- 5) Департамент правового обеспечения и законопроектной деятельности.
- 6) Департамент развития инфраструктуры и инвестиций.
- 7) Департамент структурного реформирования.
- 8) Департамент управления делами.
- 9) Департамент управления кадрами и сопровождения специальных программ.
- 10) Департамент финансов.

Основными задачами Министерства транспорта являются:

– формирование и реализация государственной транспортной политики, направленной на удовлетворение спроса населения и потребностей экономики в перевозках и других видах транспортных услуг;

– разработка стратегии развития транспорта в Российской Федерации и ее реализация;

– взаимодействие с органами государственной власти субъектов РФ по координации совместной деятельности по обеспечению свободного перемещения пассажиров и грузов по территории страны и формирование единого транспортного пространства;

– государственное регулирование, управление и контроль в пределах своей компетенции, направленные на обеспечение безопасного, эффективного и устойчивого функционирования транспортного комплекса, а также координация деятельности органов, осуществляющих надзорные функции в этой сфере;

– проведение экономических реформ, преобразований и структурной перестройки, связанных с переходом предприятий и организаций транспортного комплекса к рыночным отношениям;

– формирование и проведение в транспортном комплексе экономической, инвестиционной, тарифной, научно-технической, кадровой и социальной политики;

– формирование и совершенствование правовых основ функционирования транспортного комплекса;

– содействие повышению эффективности работы и конкурентоспособности организаций транспортного комплекса на международном рынке транспортных услуг, привлечение инвестиций в его развитие;

– осуществление государственной политики в области развития международного сотрудничества и внешнеполитических связей Российской Федерации с другими государствами и международной организации.

В целях повышения конкурентоспособности в соответствии с мировой практикой методы государственного регулирования направлены на снижение удельных транспортных издержек в себестоимости национальной продукции.

Государственному регулированию подлежат:

- развитие и техническое совершенствование федеральной и региональной транспортной инфраструктуры;
- институциональные преобразования на транспорте;
- вопросы технологической, транспортной и экологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- формирование и функционирование рынка транспортных услуг;
- обеспечение мобилизационной готовности транспорта;
- международная деятельность транспортных предприятий и структур;
- социальная сфера и трудовые отношения на транспорте.

Процессы государственного управления и регулирования транспортным комплексом предусматривают решение законодательных, нормативных, правовых, технических, экономических, финансовых, кадровых и других вопросов. Полномочия федеральных органов в вопросах госрегулирования транспортной деятельностью распределяются на функции реструктуризации, реформирования, текущей деятельности предприятий, кадровой политики, бухгалтерского учета и финансовой политики.

Указанные функции устанавливаются федеральными законами и предусматривают осуществление государственного регулирования деятельности субъектов транспортной деятельности без вмешательства в их хозяйственную деятельность.

Государственная система регулирования транспортных услуг направлена на формирование и поддержание конкурентных преимуществ транспортных организаций России на внутреннем и международном рынках.

Государство является одним из основных участников рынка транспортных услуг, выступая в качестве акционера или собственника действующих в отрасли организаций. Системная роль государства в вопросах управления и распоряжения принадлежащей ему собственностью в транспортном комплексе состоит в повышении эффективности всех аспектов управления государственной собственностью транспорта, а также создании условий, обеспечивающих

деятельность и правоотношения участников гражданского оборота имущества транспорта с учетом целей и задач транспортной стратегии, а также государственной политики в области имущественных отношений.

В настоящее время в стране проводится масштабная работа по формированию единой системы государственного стратегического управления, одним из новых элементов которой являются государственные программы.

Государственная программа включает проекты двух федеральных целевых программ «Развитие транспортной системы России (2010 -2020 годы)», «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» и «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 – 2020 годы)», комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте и восемь подпрограмм.

1.3 Опыт управления транспортным комплексом в Амурской области

Для обслуживания Амурской области предусмотрено пять видов транспорта: железнодорожный, городской электрический, воздушный, внутриводный, автомобильный. Железнодорожный транспорт служит как для пассажирских перевозок, так и для грузовых операций.

Железнодорожный транспорт. Через территорию области проходит Транссибирская магистраль с выходом через территорию Хабаровского края на морские порты Приамурья – Находку, Восточный, Владивосток и участок Дальневосточной железной дороги (Байкало-Амурская магистраль) с выходом на порты Хабаровского края – Ванино и Советская Гавань. Данные железнодорожные линии имеют резервы пропускных и провозных возможностей. Магистрали соединены между собой однопутной железнодорожной линией Бамовская-Тында, протяженностью 180 км. Общая протяженность железнодорожных путей в пределах Амурской области - 3222 км, в том числе общего пользования – 2934 км, из них 1110 км (37,2 %) электрифицировано.

Железнодорожный транспорт хорошо приспособлен для перевозки различных партий грузов при любых погодных условиях. Железнодорожный транспорт обеспечивает возможность сравнительно быстрой доставки груза на большие расстояния. Перевозки регулярны. Здесь можно эффективно организовать выполнение погрузочно-разгрузочных работ. Существенным преимуществом железнодорожного транспорта является сравнительно невысокая себестоимость перевозки грузов, а также наличие скидок.

К недостаткам железнодорожного транспорта следует отнести ограниченное количество перевозчиков, а также низкую возможность доставки к пунктам потребления, т.е. при отсутствии подъездных путей железнодорожный транспорт должен дополняться автомобильным.

За 2014г. автомобильным транспортом предприятий всех видов экономической деятельности перевезено 22632 тыс. тонн грузов, что на 21,6 % меньше 2013 года. Грузооборот увеличился на 7,0 % и составил 684,9 млн. тонно-километров.

Перевозки пассажиров транспортом общего пользования в 2014 году составили 56545,8 тыс. человек, что на 2,0 % меньше 2013 года. Пассажирооборот уменьшился на 3,6 % и составил 368,9 млн. пассажиро-километров.

Автомобильный транспорт. Автомобильный общественный транспорт занимает ведущее место в обеспечении транспортного обслуживания населения области, в структуре перевозки пассажиров доля автомобильного транспорта составляет 99,3 %.

Автомобильный транспорт осуществляет основные перевозки пассажиров и грузов.

Автомобильный транспорт традиционно используется для перевозок на короткие расстояния. Одно из основных преимуществ – высокая маневренность. С помощью автомобильного транспорта груз может доставляться «от дверей до дверей» с необходимой степенью срочности. Этот вид транспорта обеспечивает регулярность поставки, а также возможность

поставки малыми партиями. Здесь, по сравнению с другими видами, предъявляются менее жесткие требования к упаковке товара.

Основным недостатком автомобильного транспорта является сравнительно высокая себестоимость перевозок, плата за которые обычно взимается по максимальной грузоподъемности автомобиля. К другим недостаткам этого вида транспорта относят также срочность разгрузки, возможность хищения груза и угона автотранспорта, сравнительно малую грузоподъемность, большое количество дорожно-транспортных происшествий. Автомобильный транспорт экологически неблагоприятен, что также сдерживает его применение.

В 2014 году предприятиями автомобильного транспорта общего пользования и индивидуальными предпринимателями перевезено 1379,4 тыс. тонн грузов, что на 16 % меньше, чем в 2013 году. Грузооборот увеличился на 2,0 % и составил 129,7 млн. тонно-километров.

Городской электрический транспорт. Преимущества такого вида транспорта заключается в экологичности. В областном центре действуют 2 троллейбусных маршрута общей протяженностью 34,1 км.

Воздушный транспорт. Амурская область имеет благоприятное географическое положение по всем основным транспортным направлениям. Однако, учитывая удаленность многих населенных пунктов друг от друга, а также от районных и областного центров, часть перевозок осуществляется воздушным транспортом.

На территории Амурской области находится 4 аэропорта и 6 посадочных площадок, которые обеспечивают аэропортовое обслуживание авиационных перевозок¹⁰.

Аэропорт Благовещенск имеет статус международного и обеспечивает область регулярным межрегиональным, внутриобластным и международным воздушным сообщением. Из преимуществ грузоперевозок воздушным

¹⁰ Об утверждении стратегии социально-экономического развития Амурской области на период до 2025 года [Электронный ресурс]: постановление Правительства Амурской области № 380 от 13.07.2012. 2012. Доступ из справ.-правовой системы «Гарант»

транспортом является его универсальность. Такой вид транспорта может использоваться как для людей, так и для груза. К тому же времени тратиться на много меньше на перелеты нежели, сравнивая с железнодорожным транспортом. Но из недостатков большее потребление топлива.

Из аэропортов области воздушным транспортом российских авиакомпаний, выполняющих пассажирские перевозки в регионе, отправлено пассажиров на 1,6 % меньше, чем в 2013 году.

Внутренний водный транспорт. Общая протяженность внутренних водных судоходных путей сообщения составляет около 2,6 тыс. км. На территории области функционируют 4 речных порта: Благовещенский, Свободненский, Поярковский и Зейский. Основными видами их деятельности являются обработка и доставка грузов, реализация нерудных строительных материалов, перевозка пассажиров. Все порты осуществляют перевозки грузов в международном сообщении в КНР.

Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом за навигацию 2014 года к соответствующему периоду 2013 года уменьшился на 0,4 %, грузооборот – на 12,8 %.

Предприятиями внутреннего водного транспорта перевезено 385,6 тыс. человек, что составляет 85,6 % к 2013 году. Пассажирооборот составил 0,4 млн. пассажиро-километров (119,1 % к 2013 году).

Основная сеть железных и автомобильных дорог России расположена в европейской части. Через всю территорию с запада на восток, начиная от границы с Белоруссией и заканчивая во Владивостоке, проходит самая длинная в мире железная дорога – от Челябинска, именуемая Транссибирской магистралью. Другая крупная железнодорожная магистраль протянулась от Усть-Кута в Восточной Сибири до Комсомольск-на-Амуре на Дальнем Востоке. Это Байкало-Амурская магистраль.

Наименования транспортной инфраструктуры:

– Транссибирская магистраль;

- Байкало-Амурская магистраль;
- Амуро-Якутская железнодорожная магистраль;
- Железнодорожная линия Улак – Эльга;
- Федеральная автомобильная дорога Р-297 «Амур»;
- Федеральная автомобильная дорога А-360 «Лена»;
- аэропорт Игнатьево;
- судоходство по рекам Амур и Зея;
- нефтепровод Восточная Сибирь – Тихий океан.

На рисунке 3 представлена схема транспортной инфраструктуры Амурской области

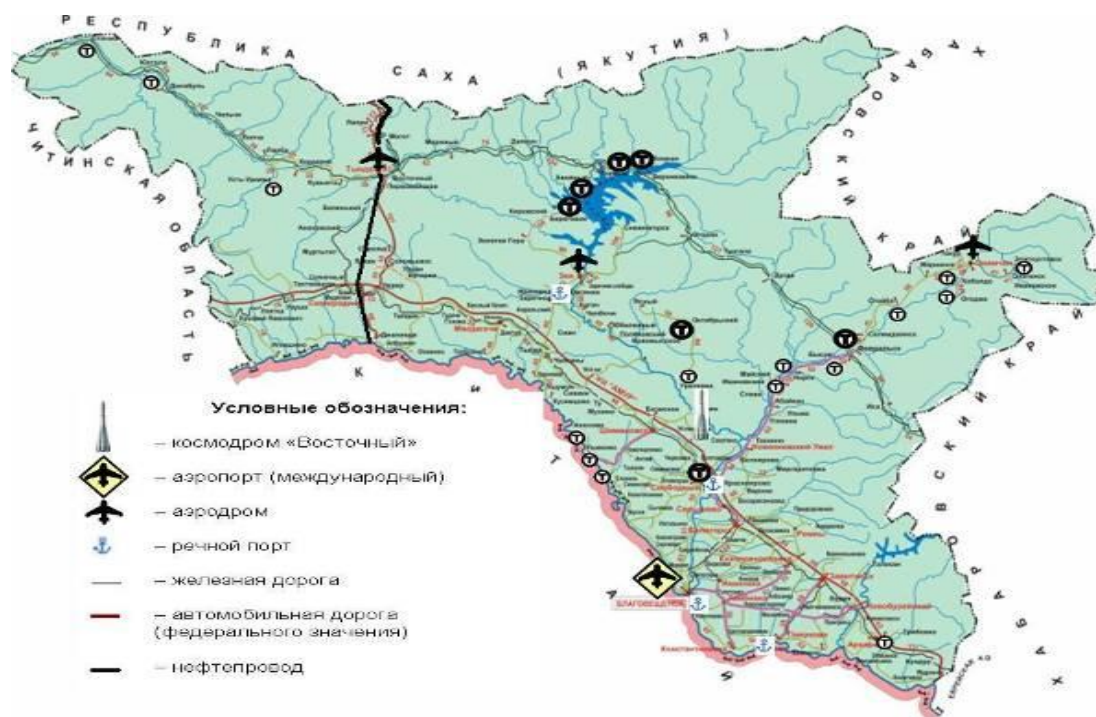


Рисунок 3 – Схема транспортной инфраструктуры Амурской обл.
Космодром «Восточный»

Будущий российский космодром, строящийся на Дальнем Востоке в Амурской области, вблизи города Циолковский (в прошлом Углегорск). Общая площадь зарезервированной территории космодрома составляет 1035 км².

Первый пуск ракеты-носителя изначально планировался на 25 декабря 2015 года, строительные работы должны были закончиться к 30 ноября 2015. По решению президента РФ В. Путина, в связи с неготовностью ряда объектов космодрома, первый пуск перенесён на 25 апреля 2016 года. К 2021 году планируется запуск пилотируемого корабля в беспилотном варианте и в 2023 году – запуск космического корабля с экипажем.

Преимущества:

– начальный участок траектории полёта ракеты-носителя не проходит над густонаселёнными районами России и над территориями иностранных государств;

– районы падения отделяющихся частей ракет-носителей расположены в малонаселённых районах территории России или в нейтральных водах;

– место расположения космодрома находится поблизости от развитых железнодорожных и автомобильных магистралей и аэродромов;

– снижение политических рисков – Казахстан за последние годы несколько раз блокировал запуски российских ракет под различными предложениями.

Первоочередная задача нового комплекса – снизить нагрузку на космодром Байконур, но не заменить его полностью, по крайней мере, до конца срока аренды – 2050 года.

Местные власти стремятся за счёт создания космодрома решить региональные задачи в Дальневосточном федеральном округе. В докладе председателя Наблюдательного совета «Института демографии, миграции и регионального развития» Юрия Крупнова космодром «Восточный» рассматривается как краеугольный камень для реализации Госпрограммы по переселению соотечественников.

Недостатки (по сравнению с Байконуром):

– Космодром находится почти на 6° севернее, чем Байконур, что приведет к снижению массы выводимых грузов.

– Необходимость строить для космодрома собственный аэродром (в то время как на Байконуре имеется два современных аэродрома) либо прокладывать железнодорожную ветку от космодрома до ближайшего аэродрома (для транспортировки космических аппаратов).

– Увеличение транспортных издержек (как финансовых, так и затрат времени). Сейчас основные космические предприятия находятся в Москве, Самаре, Железногорске (Красноярский край), оттуда космические аппараты, ракеты-носители и персонал доставляются на Байконур железнодорожным и авиационным транспортом на расстояние 2500 и 1500 км соответственно. В случае создания космодрома «Восточного» расстояние доставки превысит 5500 км. По этой причине, в конце мая 2015 года было принято решение перенести сборку новых ракет «Ангара» в Омск, расстояние до которого – 4900 км.

2 ОЦЕНКА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1 Общая характеристика Сахалинской области

Сахалинская область характеризуется спецификой территории. Это единственная островная область в Российской Федерации. В ее состав входит остров Сахалин, расположенные вблизи него острова Монерон и Тюлений и две гряды Курильских островов. Площадь Сахалинской области составляет 87,1 тыс. кв. км, в том числе около 78 тыс. кв. км – площадь территории Сахалина.

Сахалин – один из крупнейших островов России. Он вытянут в меридиональном направлении между 141 град. 38 мин. и 144 град. 55 мин. восточной долготы. Длина его составляет 948 км, максимальная ширина 160 км (на ширине Лесогорска), минимальная 26 км (перешеек Поясок). От материка Сахалин отделяется проливом Невельского, ширина которого в самой узкой его части составляет 7,5 км. С запада и Юго-запада остров омывается водами теплого Японского моря, с севера и востока – холодным Охотским морем.

Группа Курильских островов простирается с юга-запада на северо-восток (от острова Хокайдо до п-ова Камчатка), в составе которой обособляются две гряды – Большая и Малая, разделенные Южно-Курильским проливом. Длина Большой гряды составляет 1200 км, в ее состав входят около 30 островов. Наиболее крупные острова – Кунашир, Итуруп, Парамушир. Длина Малой гряды составляет 105 км. Она расположена параллельно Большой Курильской гряде и состоит из 6 островов.

Население – 538,1 тыс. чел., в том числе городское – 467 тыс. чел. (87 %, сельское – 71,1 тыс. чел. (13 %), из них трудоспособное – 264,2 тыс. чел. Средняя плотность населения составляет – 6,2 чел. на кв. км. Большая часть населения сосредоточена в южной части острова Сахалин. Средний возраст населения области около 36 лет, в том числе: женщин – 38 лет, мужчин – 34 года. По данным Всероссийской переписи населения 2002 года, в области

насчитывается более 100 национальностей. Около 84 % составляют русские, среди других, наиболее многочисленными являются корейцы – 5,4 %, украинцы – 4 %. В национальном составе народностей Севера преобладают нивхи.

78 % территории составляет горно-таёжная, труднопроходимая местность с большим количеством рек и обширными заболоченными участками. Общая протяжённость морской (речной) береговой линии около 3,2 тыс. км.

Южно-Сахалинск – центр островного края. Это современный город с развитой экономикой, с культурными и научными учреждениями.

Экономика современного Сахалина характеризуется многоотраслевой спецификой. Центральное место в экономике Сахалина занимает промышленность, прежде всего, рыбная и нефтегазодобывающая отрасли. В меньшей степени представлены угольная и лесная промышленность. Доля рыбной продукции в общем объеме более 50 %. Основная часть рыбы добывается в океане¹¹.

Важными транспортными узлами с крупными промышленными предприятиями являются города: Холмск, Корсаков, Невельск, Углегорск, Поронайск. Основная продукция Охинского и Ногликского районов – нефть и газ. Тымовский и Анивский районы главным образом сельскохозяйственные.

Добыча нефти и газа сосредоточена в северо-восточной нефтегазодобывающей зоне острова. Добытые нефть и газ по магистральному нефтегазопроводу поступают в г. Комсомольск-на-Амуре. Перспективы развития нефтегазодобычи связаны с разработкой месторождений нефти и газа на шельфе Сахалина при участии зарубежных фирм.

Транспортная инфраструктура

а) Железнодорожный транспорт

Сахалинская железная дорога расположена в пределах острова Сахалин с шириной колеи 1067 мм. С сетью железных дорог Сахалинская железная дорога связана 267-километровой паромной переправой Холмск-Ванино, оборудованной паромными платформами.

¹¹ MINTRANS-SAKH.RU: Министерство транспорта и строительства Сахалинской области [Электронный ресурс]. Южно-Сахалинск, 2017. Режим доступа: <http://mintrans-sakh.ru/sections/> (дата обращения 11. 25.11.2017).

дованной пунктом перестановки вагонов колеи 1520 мм. на колею 1067 мм. на станции Холмск. Дорога в основном расположена на южной и средней части территории острова Сахалин и проходит по восточному и западному побережью¹².

Протяжённость железнодорожных путей составляет 1177 км., в том числе:

- Эксплуатационная длина железной дороги – 804,9 км.
- Развёрнутая длина главных путей 806,499 км.
- Станционные пути 203,653 км.
- Подъездных путей 167,097 км.

По условиям размещения в пределах острова железная дорога состоит из двух однопутных участков, соединяющихся 29 км. участком Арсентьевка-Ильинск.

Главная – Восточная линия протяженностью 653,1 км. проходит по восточному побережью острова от порта Корсаков до станции Ноглики.

Юго-Западное побережье острова обслуживает железнодорожная линия Шахта – Ильинск, протяженностью 185,3 км.

Соединительная линия соединяет западную часть острова с восточной частью от станции Арсентьевка до станции Ильинск протяженностью 29 км.

Примыкающие ветки: Ново-Александровка – Синегорск; Сокол – Быков; Вахрушев – Вахрушев Угольный.

Тяга поездов – тепловозная. Дорога однопутная. Средства сигнализации и связи при движении поездов: полуавтоблокировка 804,9 км., электрожелезнодорожная система 21,4 км.

Средняя производительная мощность участков железнодорожных линий – 2 пары поездов.

¹² MINTRANS-SAKH.RU: Министерство транспорта и строительства Сахалинской области [Электронный ресурс]. Южно-Сахалинск, 2017. Режим доступа : <http://mintrans-sakh.ru/sections/> (дата обращения 11. 25.11.2017).

Путевое хозяйство имеет развернутую длину главных путей – 806,5 км., станционных путей – 207,5 км., общее количество стрелочных переводов – 823 ед.

б) Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт, занимая первое место по объемам перевозок среди других видов транспорта, является наиболее значимым фактором жизнеобеспечения Сахалинской области. Доля этого вида транспорта в общем объеме грузовых перевозок составляет 36 % и играет ведущую роль в обеспечении пассажирских перевозок (97 %).

Протяженность автомобильных дорог общего пользования Сахалинской области составляет 2479 км, из которых 112 км (4,5 %) автомобильные дороги федерального значения, 1499 км (60,5 %) – регионального или межмуниципального значения и 868 км (35,0 %) – местного значения.

в) Воздушный транспорт

Воздушный транспорт занимает ведущее место в перевозках пассажиров, почты и грузов между Сахалином и материковыми районами, между Сахалином и Курильскими островами.

г) Водный транспорт

К основным водным акваториям Сахалинской области относятся Тихий океан, Охотское море, омывающее восточную часть о. Сахалин. Татарский пролив омывает западную часть о. Сахалин и разделяет его с материковой частью России. Пролив Лаперуза расположен между о. Сахалин и о. Хоккайдо (Япония) Амурский лиман, обширный и мелководный, расположен между северной частью о. Сахалин и берегом Азиатского материка.

Через порты Сахалинской области, в основном это Корсаков, Холмск, Шахтерск, Холмск, Москальво осуществляется перевалка грузов в порты Дальнего востока, (Камчатка, Магадан, Приморье, Хабаровский край, Корякия и т.д.) а также заграничные порты (Япония, Корея, Австралия, Канада США, Китай и др.)

д) Трубопроводный транспорт

Нефте-, газопроводы Оха – Погиби. Вал – Погиби протяженностью 820км (Оха – Погиби- 660 км, Вал - Погиби 160 км) оборудованы:

– нефтепроводы: 2 трубопровода, диаметр труб 500мм, производительностью млн. куб.м нефти в сутки;

– газопроводы: 2 трубопровода, диаметр труб 500 мм, производительностью 60 млн. куб.м газа в сутки¹³.

2.2 Анализ транспортного комплекса Сахалинской области

В настоящее время для Сахалинской области характерна значительная территориальная дифференциация транспортного обслуживания экономики и обеспеченности транспортной инфраструктурой. Наибольший уровень развития транспортного комплекса и дорожной сети характерен для юга Сахалина, в то время как центральная и особенно северная часть острова, а также Курильские острова, относятся к районам с низким и крайне низким уровнем развития транспортного комплекса, дорожной сети и объектов транспортной инфраструктуры.

Наиболее важное значение на территории Сахалинской области, во внутриобластном транспортном обслуживании, получили три основных вида транспорта – автомобильный, железнодорожный и авиационный. Морской транспорт применяется в каботажных перевозках между портами области, имеет минимальное значение и представлен, преимущественно, внутренними линиями, связывающими между собой остров Сахалин с Курильскими островами, а также с материком (паромная переправа «Ванино – Холмск»). Речное судоходство, как вид транспорта, в Сахалинской области не представлен.

На территории Сахалинской области насчитывается 1 390 предприятий и организаций транспорта, зарегистрированных в статистическом реестре Сахалинской области. При этом, за последние пять лет число организаций незначительно увеличилось. Так, в начале 2014 года их насчитывалось

¹³ MINTRANS-SAKH.RU : Министерство транспорта и строительства Сахалинской области [Электронный ресурс]. Южно-Сахалинск, 2017. Режим доступа : <http://mintrans-sakh.ru/sections/> (дата обращения 11. 25.11.2017).

1 390 организаций, в то время как в начале 2010 года их было только 1 276, то есть прирост составил около 9 %. Максимальная численность предприятий транспорта была зафиксирована в г. Южно-Сахалинск – 913 организаций, Корсаковском городском округе – 139 организаций и Холмском городском округе – 109 организаций. Таким образом, около 84 % числа транспортных предприятий области сконцентрированы только в трёх городских округах, расположенных на юге региона со значительным промышленным потенциалом, высокой плотностью населения, крупными морскими портами, относительно высокой протяжённостью и плотностью дорожной сети.

Важнейшее социально-экономическое значение для Сахалинской области имеет автомобильный транспорт. Он занимает первое место, как по объёму перевозимых грузов и грузообороту, так и по пассажирообороту между отдельными муниципальными образованиями Сахалинской области.

За период с 2013 по 2017 гг. объём перевезённых грузов этим видом транспорта увеличился на 50,6 %, с 4,2 млн. тонн до 8,5 млн. тонн. Динамика этого процесса представлена на рисунке 4.

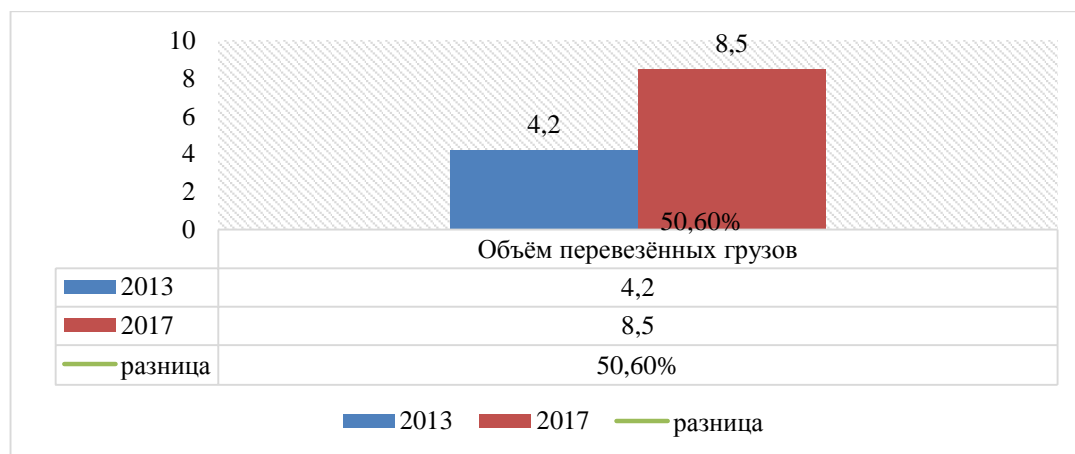


Рисунок 4 – Объём перевезённых грузов за 2013–2017 гг.

Занимая лидирующее позиции по темпам развития автомобильный транспорт в период с 2013 по 2017 год значительно увеличил показатели по объёмам перевозимых грузов и расстояния перевозок, что способствовало существенному росту грузооборота автомобильного транспорта на 55 %, с

208 млн. т-км до 462 млн. т-км. При этом, количество перевезённых пассажиров снизились за пять лет на 36 %. (это связано с развитием внутри островной авиационной инфраструктуры, возобновлением авиаперевозок в направлении Ноглики, Оха, Шахтерск, Углегорск за счет выделения региональных дотаций, что позволило сделать доступными для населения данный вид перевозок.)

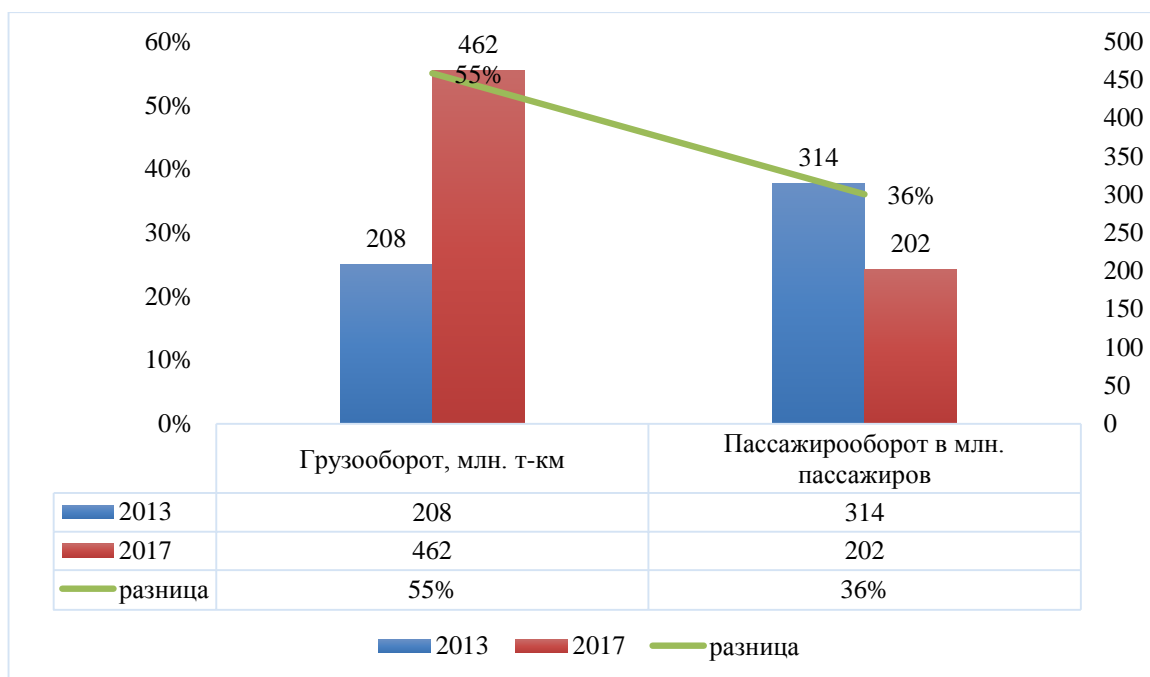


Рисунок 5 – Грузооборот и пассажирооборот за 2013–2017 гг.

Интенсивный процесс «автомобилизации» Сахалинской области, способствовал росту протяжённости автодорожной сети с твёрдым покрытием на 36 % за пятилетний период, это показано на рисунке 6.

В 2017 году протяжённость автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием составила 1 916,2 км. Тем не менее, для такой большой по площади территории области, как Сахалинская – это катастрофически низкий показатель, составляющий в среднем 22 км на 1 000 км². Например, в Амурской области этот показатель составляет 31 км, в Приморском крае – 89 км, в Воронежской области – 323 км, в Белгородской области – 675 км. Отдельные городские округа области, расположенные в центральной и северной части острова, а

также на Курильских островах, практически не имеют дорог общего пользования с твёрдым покрытием.

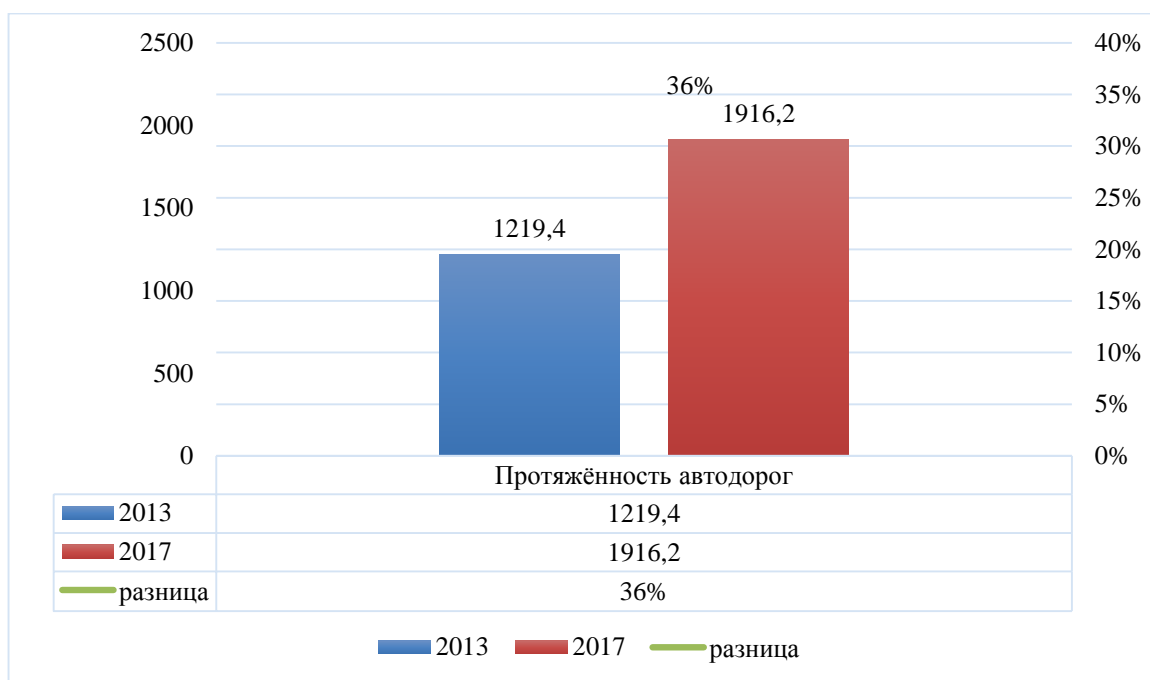


Рисунок 6 – Протяжённость автомобильных дорог с твёрдым покрытием

Например, в начале 2017 года в Александровск-Сахалинском городском округе протяжённость дорог с твёрдым покрытием составляла всего 3 км, в Курильском – 7,2 км, в Северо-Курильском – 12,7 км, в Тымовском – 52,3 км. Такая ситуация с автодорожной сетью области не может позитивно отражаться на экономике региона и требует чрезвычайных мер по интенсивному строительству и реконструкции дорог с твёрдым покрытием.

Железнодорожный транспорт в Сахалинской области занимает второе место, как в структуре грузоперевозок, так и по количеству перевезённых пассажиров. К началу 1997 года общая протяжённость железных дорог составляла 1 072 километра, но в последующие годы протяжённость путей на острове уменьшилась до 804,9 км в 2017 году. Так, за последние 20 лет были ликвидированы некоторые участки между населёнными пунктами: г. Оха – пгт. Ноглики, с. Новоалександровка – с. Синегорск, г. Поронайск – с. Трудовое и т. д. Для острова характерна нетипичная для России ширина железнодорож-

ной колеи – 1 067 мм (1 520 мм для России), которая досталась в наследство от японцев, после освобождения южной части острова в 1945 году. В настоящее время идёт работа по перешивке ширины колеи под общероссийский стандарт.

Анализируя рисунок 7. Можно сделать вывод, что в 2017 году было перевезено около 1,3 млн. тонн различных грузов, что почти на 48 % меньше, чем в 2013 году. Только на три городских округа приходилось в совокупности 80–85 % объёма перевезённых грузов – Невельский, Макаровский и Поронайский. Следует отметить, что железные дороги имеются только в 11 городских округах из 21 муниципального образования.



Рисунок 7– Объём перевезённых грузов, млн. тонн, по железной дороге

Активно железнодорожный транспорт используется и для междугородних перевозок пассажиров внутри Сахалинской области. Так в 2017 году было перевезено 716 тыс. пассажиров, что на 10,3 % меньше, чем в 2013 году что

указано на рисунке 8. Главной меридиональной магистралью, протянувшейся с юга на север, является магистраль «Южно-Сахалинск – Ноглики»¹⁴.

В целом, значение экономических показателей в сфере железнодорожного транспорта ежегодно снижается как в грузоперевозках, так и в количестве перевезённых пассажиров, за счёт сокращения объёмов промышленного производства, так и перераспределения части перевозимых грузов в пользу авто-

¹⁴ О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации [Электронный ресурс] : федер. закон от 29.12.2014 № 473-ФЗ (ред. от 03.07.2016). Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

транспорта, как более универсального вида, обеспечивающего доставку «от ворот грузоотправителя до ворот грузополучателя».

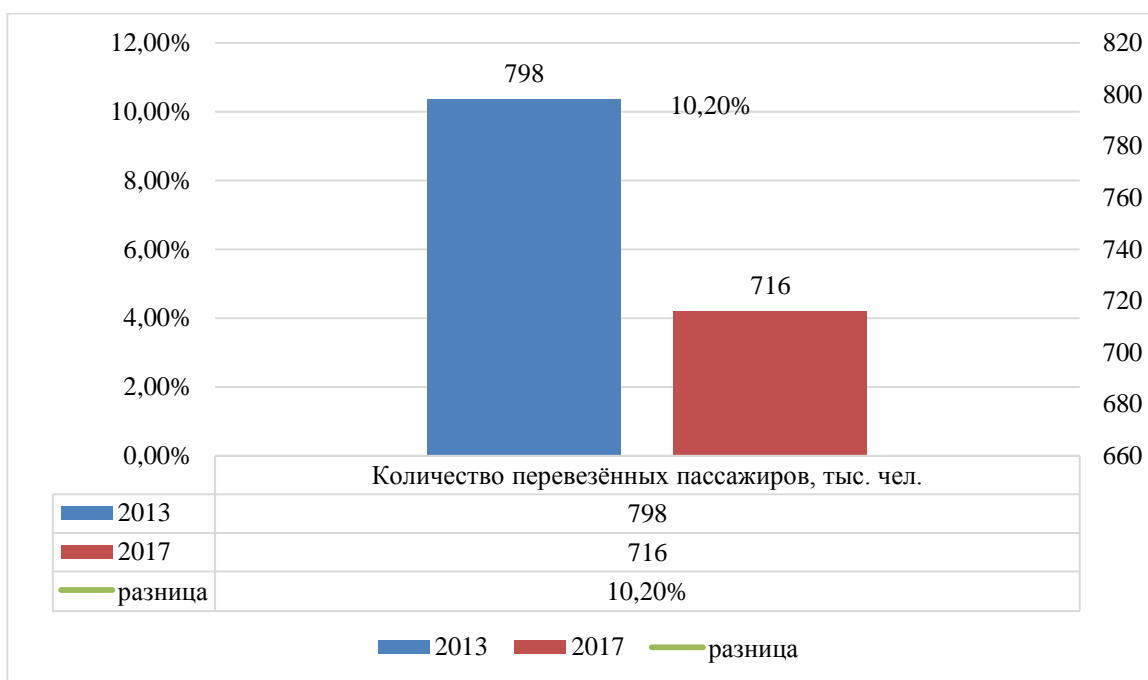


Рисунок 8 – Количество перевезённых пассажиров по железной дороге, тыс. чел.

С учётом ликвидации части железнодорожных сообщений, изношенности подвижного состава и недостаточным объёмом финансирования необходимым для поддержания и развития инфраструктуры, можно констатировать тот факт, что данный вид транспорта на территории Сахалинской области находится в глубоком кризисе и теряет своё значение для экономики региона. Безусловно, реконструкция железной дороги для островной области станет большим шагом вперёд.

Авиационный транспорт Сахалинской области в основном используется для перевозок пассажиров и, в меньшей степени, грузов внутри региона на большие расстояния. Это единственный вид транспорта, который увеличил пассажиропоток за период с 2013 по 2017 год на 27 % это видно из рисунка 9.

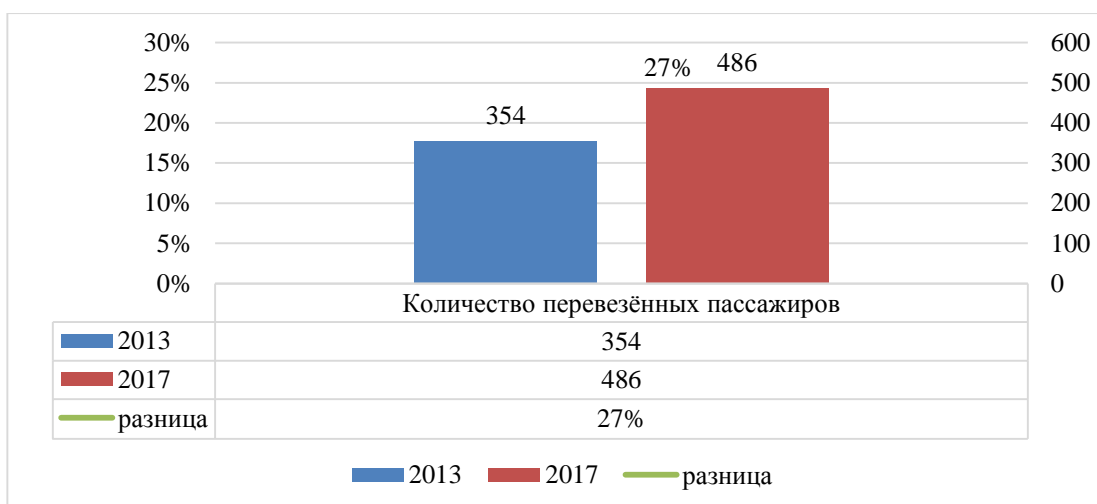


Рисунок 9 – Количество перевезённых пассажиров авиационным транспортом

На территории Сахалинской области насчитывается шесть аэропортов, а, следовательно, внутриобластные сообщения осуществляются между шестью муниципальными образованиями.

Из рисунка 10 видим, общий объём перевезённых грузов на начало 2017 года составил 2,6 тыс. тонн, что почти на 35 % ниже объёма 2013 года, когда этот показатель превышал 60 %.

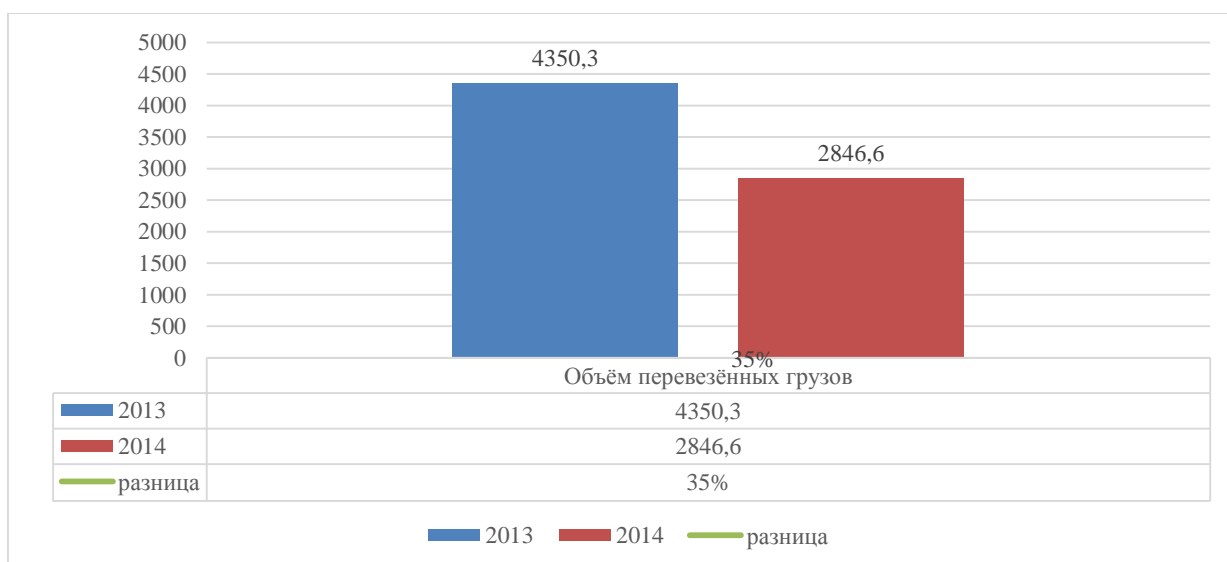


Рисунок 10 – Объём перевезённых грузов авиационным транспортом

В основном авиаперевозки осуществляются в северном направлении с главными нефтегазодобывающими центрами области (пгт. Ноглики и г. Оха), а также с Курильскими островами (г. Курильск, пгт. Южно-Курильск).

За 2017 год морским транспортом перевезено грузов в объеме 2,7 млн. тонн (105,8 % к уровню 2016 г.), перевезено пассажиров 68 тыс. чел. (97,7 % к уровню 2015 г.).

Объем пассажироперевозок с использованием морского транспорта уменьшился на 2,3 %. Основными направлениями перевозок пассажиров являются: паромная переправа Ванино – Холмск и регулярная линия Сахалин – Курилы.

2.3 Рекомендации по совершенствованию управления транспортным комплексом Сахалинской области

Исходя из анализа вышеизложенного можно выделить следующие проблемы.

1) Автомобильный транспорт

Отсутствие автомобильной дороги отвечающей современным требованиям с твердым покрытием позволяющей стабильно осуществлять в регионе грузовые и пассажирские перевозки.

Ситуация с автодорожной сетью области связывающей южную, центральную и северные части острова не может позитивно отражаться на экономике региона и требует чрезвычайных мер по интенсивному строительству и реконструкции дорог с твёрдым покрытием.

Развитие транспортной инфраструктуры – должно стать приоритетной задачей региональных властей, решение которой, позволит обеспечить транспортную доступность для населения, связать крупнейшие промышленные районы, что значительно ускорит их развитие. Создание надежных транспортных узлов привлекает и инвесторов, которые стремятся концентрировать свои предприятия в таких точках роста.

В этом 2017 году в островном регионе было осуществлено профилирование грунтовых дорог, их отсыпка и формирование разворотных площадок для транспорта¹⁵.

Кроме того, компания «Востокдорстрой» впервые применила на муниципальных дорогах Сахалина технологию полимерного асфальтобетона. Этот модифицированный асфальт лучше адаптируется к различным температурным режимам: во время холодов становится пластичным, а в жару приобретает повышенную упругость. Такие характеристики позволяют полотну не трескаться под влиянием нагрузок. По мнению экспертов, применение полимерного асфальта в условия сахалинского климата позволит продлить срок службы дорог как минимум в полтора раза. Реконструкция дороги от Тымовска до Воскресенское на Сахалине обойдется бюджету в 333 млн.

Согласно планам, в 2017 область получит более 40 километров новых автодорог с асфальтобетонным покрытием и три моста. Продолжится строительство «в асфальте» транссахалинской магистрали, реконструкция участков дорог между Троицким и Ново-Троицким, улицы Центральной в селе Озерское Корсаковского округа.

Сахалинская область направляет почти 14 млрд рублей на решение проблемы транспортной доступности региона.

2) Железнодорожный транспорт.

Низкая пропускная способность железнодорожного сообщения связанная с техническими особенностями эксплуатации узкоколейной дороги, и как следствие отсутствие технической возможности увеличения грузовых и пассажирских перевозок в данном сегменте. В настоящий момент на территории области продолжается модернизация железнодорожной магистрали. Согласно планам, к 2020 году Сахалин должен полностью перейти на так называемый «материковый» стандарт – колею шириной 1 520 мм.

¹⁵ О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон от 29.12.2014 № 473-ФЗ (ред. от 03.07.2016). Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

Известно, что к концу 2017 года перешито 620 км главных путей (77 % от общей протяженности) и обновлено 63 искусственных сооружения. Таким образом, останется завершить работы по реконструкции 188 км главных путей, 140 км станционных путей и 70 мостов. В рамках модернизации железнодорожной инфраструктуры необходимо решать вопрос приобретения нового подвижного состава как грузового так и пассажирского. В частности, руководству Сахалинского отделения РЖД со стороны Минтранса области до конца 2017 года, предложена совместная программа по закупке трех тепловозов Людиновского тепловозостроительного завода.

Правительством Сахалинской области также планируется выделение более двух млрд рублей на покупку десяти новых пассажирских вагонов для железной дороги. Проект уже одобрен Межведомственной комиссией областного правительства. Его реализацию планируется осуществить за счет средств, выделенных Корпорацией развития Сахалинской области на финансирование важных для региона инвестпроектов.

3) Морской транспорт.

Основной проблемой требующей решения со стороны правительства региона в области морского судоходства, является низкая техническая оснащённость морских портов и причалов, а также сильный износ судоходного флота.

Для решения этого вопроса областное правительство тесно взаимодействует с российской транспортно-экспедиторской компанией ПАО «Совфрахт». В 2016 году компания инвестировала открытие линии Владивосток – Корсаков – Курилы, на которой начали работать грузовые теплоходы «Семен Дежнев», «Проспер», «Конфиденс». С целью контроля работы судоходной линии на Сахалине было создано обособленное подразделение организации – «Совфрахт Южно-Сахалинск».

В общей сложности компания ПАО «Совфрахт» готова инвестировать в сахалинские проекты до пяти млрд рублей, а также привлекать иностранных партнеров, заинтересованных в развитии островного индустриального парка.

Значительные изменения ожидают морские порты островного региона. Так, в развитии порта Корсаков заинтересована компания ООО «Морские ворота». К 2018 году она планирует построить на территории порта морской пассажирский вокзал для приема круизных судов океанского класса. Ожидается, что в год терминал сможет принимать до 120 тысяч пассажиров. Сумма инвестиций проекта составляет свыше двух млрд рублей. Два новых паромов для переправы Ванино – Холмск будут стоить 10 млрд рублей

Не остался без внимания и морской порт Поронайск. Проект по его реконструкции и модернизации реализует холдинг «Развития транспортных проектов». Контроль активов и всей деятельности порта осуществляется через операционную компанию ООО «Порт Поронайск». В проект уже инвестировано более 90 млн рублей. Завершить работы планируется к 2025 году.

Развитие и стабильное функционирование порта создадут благоприятные условия для эффективной экономической деятельности нефтегазовых, рыболовецких и строительных компаний. Международный морской порт обеспечит возможность прямого сообщения со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и послужит импульсом для роста туристического пассажиропотока.

Кроме того, в рамках модернизации и развития отрасли сахалинские власти планируют заказать строительство двух грузопассажирских судов на Хабаровском судостроительном заводе, которые будут использованы для осуществления сообщения с Курильскими островами.

Еще два морских железнодорожных паромов построит Амурский судостроительный завод, находящийся в Комсомольске-на-Амуре. Они должны выйти на линию, соединяющую порты Ванино (Хабаровский край) и Холмск (Сахалинская область), и заменить существующие паромы, срок эксплуатации которых подходит к концу. К финансированию этих заказов планируется привлечь Государственную транспортную лизинговую компанию¹⁶.

2. Авиационный транспорт

¹⁶ О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации [Электронный ресурс] : федер. закон от 29.12.2014 № 473-ФЗ (ред. от 03.07.2016). Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

В регионе основной проблемой является низкая транспортная доступность для жителей отдаленных населенных пунктов и решить ее возможно активно развивая внутреннее авиационное сообщение.

С 2015 года региональная авиакомпания «Аврора» открыла прямые рейсы до Хабаровска в аэропортах Ноглики, Оха и Шахтерск. В настоящий момент ее представители изучают возможность создания сообщения с островами Шикотан и Парамушир.

Известно, что на регулярных рейсах по новым маршрутам будут использованы два воздушных судна канадского производства DHC-6 Twin Otter 400. Они способны перевозить до 20 пассажиров и рассчитаны на эксплуатацию в условиях укороченных грунтовых взлетно-посадочных полос.

Соглашение об этом было подписано между руководством авиакомпании «Аврора» и «Корпорацией развития Сахалинской области».

Также следует отметить, что осенью прошлого года по итогам визита председателя Правительства России Дмитрия Медведева на Курилы было принято решение об оснащении аэродром Итурупа аэронавигационным оборудованием для всепогодного взлёта и посадки воздушных судов. На настоящий момент АО «Азимут» уже передала заказчику АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» инструментальную систему посадки нового поколения и дальномерные радиомаяки.

Не менее важный вклад в развитие транспортных связей региона вносит территория опережающего развития «Горный воздух». В частности, благодаря ее резиденту АО Аэровокзалу «Южно-Сахалинск» к 2019 году на острове появится современный аэровокзальный комплекс с гостиницей и многоуровневой парковкой. По прогнозам, общий объем частных и региональных инвестиций проекта составит более четырех миллиардов рублей.

Остров Сахалин имеет большой туристический потенциал. Реализация такого крупного инфраструктурного проекта, как строительство нового, комфортабельного аэровокзального комплекса придаст новый импульс развитию туристического направления.

Крупные суммы предусмотрены на возведение нового аэропорта в Южно-Сахалинске и покупку самолетов.

Строительства моста, соединяющего остров Сахалин с Хоккайдо¹⁷

Проект абсолютно планетарного масштаба – так охарактеризовал строительство моста от материка на Сахалин, а от Сахалина до Хоккайдо президент Владимир Путин. Решение о строительстве моста на Сахалин практически принято, заявил его полпред в ДФО Юрий Трутнев. Планируется довести до тихоокеанского побережья железную дорогу и построить переход до Сахалина, цитирует «Интерфакс» первого вице-преьера Игоря Шувалова. Вторую часть – мост от южной части Сахалина до Хоккайдо – Россия предлагает Японии строить вместе, продолжает он, речь идет о «смешанном автомобильно-железнодорожном переходе».

Даже после крымского проекта мост на Сахалин удивляет: он будет строиться посреди «ничего». Помимо перехода в районе пролива Невельского, длина которого составляет всего 7 км (самый узкий перешеек в Татарском проливе), необходимо построить подъездные пути к Комсомольску-на-Амуре и станции Ныш на Сахалине: всего 500 км железной дороги.

Оценивается строительство моста с подъездными путями в 500 млрд руб. в ценах 2013 г. Это примерно 615 млрд руб. в ценах II квартала 2017 г.

Изначально сумма была ниже: в июне Путин оценил стоимость строительства «ниже, чем Керченского моста, это около 286 млрд», оговорившись, что оценки предварительные и не включают подъездные пути. Стоимость Керченского моста – 223 млрд, но с расходами на безопасность, выкуп земли и подъезды к мосту – свыше 300 млрд.

Стоимость строительства моста и 500 км двухколейной железной дороги – до 500 млрд руб., Учитывая непростые условия – сложный климат, высокая сейсмическая активность, слабое развитие инфраструктуры или ее отсутствие, – сумма вполне адекватна, потребуется создать консорциум.

¹⁷ MINTRANS-SAKH.RU: Министерство транспорта и строительства Сахалинской области [Электронный ресурс]. Южно-Сахалинск, 2017. Режим доступа : <http://mintrans-sakh.ru/sections/> (дата обращения 11. 25.11.2017)..

Керченский мост, с которым Путин сравнил мост на Сахалин, структурирован как госзаказ, единственный исполнитель – «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга. За мост на Сахалин мог бы взяться и «Стройгазмонтаж» – ему нужно будет занять мощности, которые освободятся по завершении Керченского моста, рассуждал в июне консультант инфраструктурных проектов. Говорить об участии «Стройгазмонтажа» в строительстве моста на Сахалин до появления проекта преждевременно, кроме того, компания сосредоточена на строительстве Керченского моста, это приоритетный проект.

Железная дорога окупится только при условии комплексного проекта до Хоккайдо. Коридор будет иметь особое значение, только если будет построен переход на Хоккайдо, признает и Соколов, это будет стройка следующего десятилетия. ОАО «Российские железные дороги» начнет проектирование транспортного перехода на Сахалин в 2018 году. Подрядчика выберут на открытом конкурсе, сообщает министр транспорта Максим Соколов.

По словам министра, дальнейшее соединение Сахалина с Японией «обсуждается на различных встречах политического уровня», в том числе он планирует встретиться в начале следующего года с профильным министром Японии.

Проект строительства моста с Сахалина на материк обсуждается на протяжении длительного времени. В частности, в 2001 году правительством РФ была утверждена Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)». В первоначальной редакции в ней было предусмотрено строительство «железнодорожной линии, соединяющей остров Сахалин с материком (507 км), для освоения грузопотока в размере 5–7 млн тонн в год с возможным ростом в перспективе до 20 млн тонн».

Комплексный проект «Строительство железнодорожной линии материк — о. Сахалин с переходом через пролив Невельского и развитие железнодорожной сети на острове Сахалин»

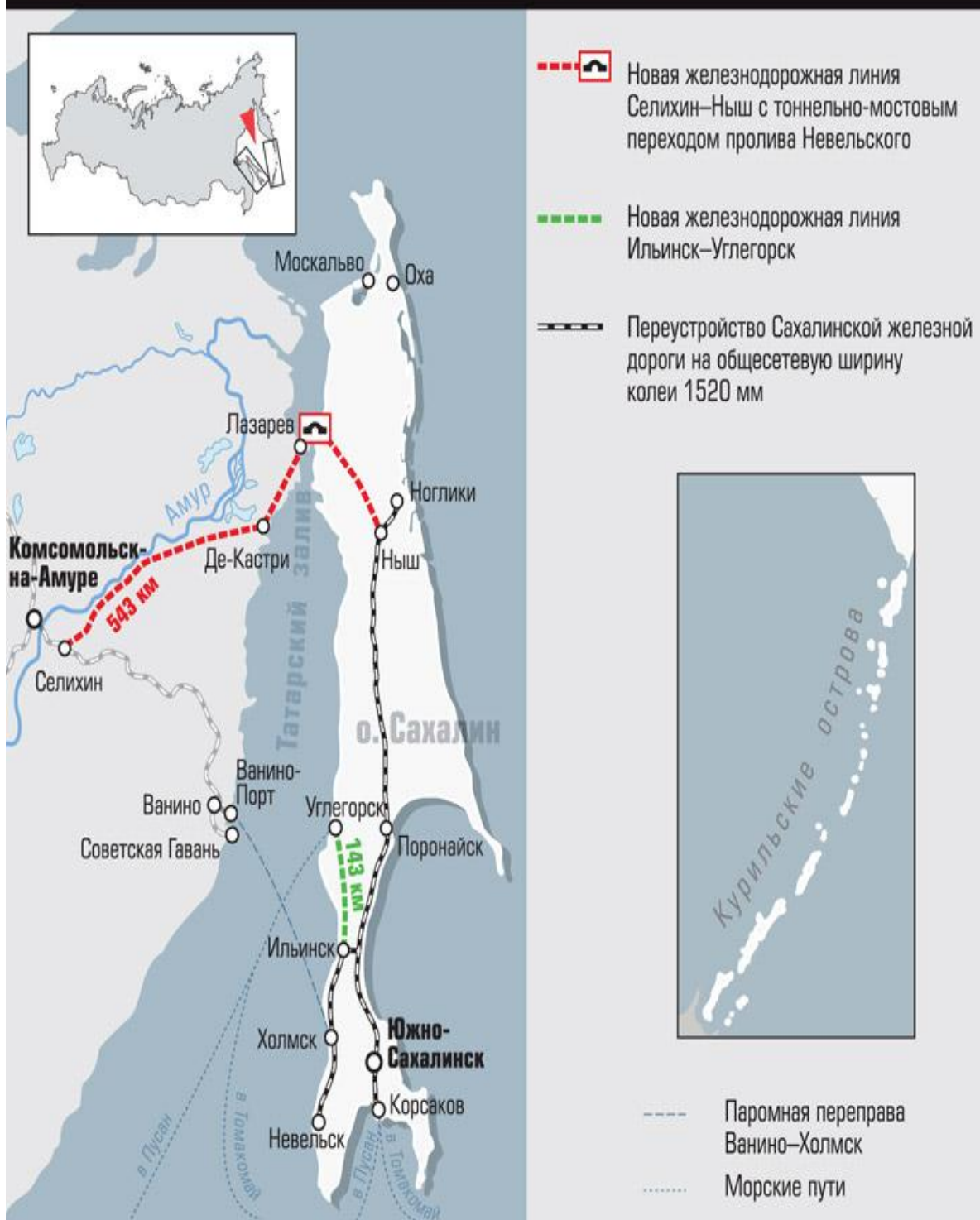


Рисунок 11 – Комплексный проект строительства Ж.Д. перехода на о. Сахалин

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате написанной работы можно сделать следующие выводы.

Территория Российской Федерации характеризуется значительной протяженностью, различным характером географических характеристик, что обуславливает востребованность разных видов транспорта. Эффективность выполнения полного цикла грузо- и пассажироперевозок на территории Российской Федерации достижима только при наличии и обеспечении системы четкой организации взаимодействия отдельных структурных частей транспортного комплекса. Необходимо отметить, что доля транспортного комплекса составляет около 8 % в общем объеме валового внутреннего продукта. В сфере транспорта занято около 4 % работающего населения. Для Российской Федерации с учетом ее условий (большая территория, суровый климат) востребованы крупные перевозки массовых грузов на большие расстояния. Это определяет первостепенное значение всепогодных видов наземного транспорта, использование которых имеет наименьшие экономические издержки: железнодорожный и трубопроводный виды, которые обеспечивают основной объем грузоперевозок отечественной транспортной системы.

Основными компонентами дорожно-транспортного комплекса Российской Федерации являются: железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный, трубопроводный транспорт; а также магистральные и подъездные пути сообщения; система складов для временного хранения грузов; система интермодальных терминалов.

Анализ опыта управления транспортным комплексом Амурской области показывает, что для обслуживания Амурской области предусмотрено пять видов транспорта: железнодорожный, городской электрический, воздушный, внутриводный, автомобильный. Железнодорожный транспорт служит как для пассажирских перевозок, так и для грузовых операций. К недостаткам железнодорожного транспорта следует отнести ограниченное количество перевозчиков, а также низкую возможность доставки к пунктам потребления, т.е. при отсут-

ствии подъездных путей железнодорожный транспорт должен дополняться автомобильным.

В структуре перевозки пассажиров доля автомобильного транспорта составляет 99,3 %, что позволяет отнести его к ведущему виду транспорта. Автомобильный транспорт осуществляет основные перевозки пассажиров и грузов. Среди основных недостатков данного вида транспорта безусловно выделяется сравнительно высокая себестоимость перевозок, срочность разгрузки, вероятность хищения груза и угона автотранспорта, сравнительно малая грузоподъемность, большая вероятность дорожно-транспортных происшествий, неблагоприятная экологичность.

Наиболее важное значение на территории Сахалинской области, во внутриобластном транспортном обслуживании, получили три основных вида транспорта – автомобильный, железнодорожный и авиационный. Морской транспорт применяется в каботажных перевозках между портами области, имеет минимальное значение и представлен, преимущественно, внутренними линиями, связывающими между собой остров Сахалин с Курильскими островами, а также с материком (паромная переправа «Ванино – Холмск»). Речное судоходство, как вид транспорта, в Сахалинской области не представлен.

В работе проведён анализ управления транспортным комплексом Сахалинской области. При этом были выявлены проблемы транспортного комплекса и намечены пути их решения. Таким образом, задачи исследования решены, цель достигнута.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Большедворская, Л. Г. Единая транспортная система : учебное пособие / Л. Г. Большедворская. – М. : МГТУ ГА, 2007. – 95 с.
- 2 Братановский, С. Н. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации / С. Н. Братановский. – М. : Директ-Медиа, 2014. – 204 с.
- 3 Братановский, С. Н. Управление транспортным комплексом : сборник статей / С. Н. Братановский. – М. : Изд-во «Директ-Медиа», 2013. – 93 с.
- 4 Братановский, С. Н. Правовое регулирование муниципального транспортного комплекса в Российской Федерации [Электронный ресурс] : монография / С. Н. Братановский, О. С. Горбачев. – Саратов, 2012. – 170 с. – Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/9013.html>. – 25.11.2017.
- 5 Галабурда, В. Г. Управление транспортной системой / В. Г. Галабурда, Ю. И. Соколов, Н. В. Королькова. – М. : УМЦ ЖДТ, 2016. – 343 с.
- 6 Громов, Н. Н. Единая транспортная система : учебник для вузов / Н. Н. Громов, Т. А. Панченко, А. Д. Чудовский. – М. : Транспорт, 2015. – 304 с.
- 7 Клименко, В. В. Основные направления государственной политики по развитию логистики в транспортном комплексе РФ / В. В. Клименко // Логистика сегодня. – 2012. Вып. 5 : Сер. Развитие логистики. – С. 262–271.
- 8 Комплексный план транспортного обслуживания населения Амурской области на средне и долгосрочную перспективу (до 2030 года) в части пригородных пассажирских перевозок. утв. Губернатором Амурской области 1.10.2015 г. [Электронный ресурс] Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
- 9 Курбатова, А. В. Транспортный комплекс России: перспективы развития : моногр. / А. В. Курбатова, Е. Ю. Кузнецова. – Екатеринбург: Российская государственная библиотека, 2010. – 215 с.
- 10 Левин, Д. Ю. Основы управления перевозочными процессами : учебное пособие / Д. Ю. Левин. – М. : Изд-во «ИНФР А-М», 2015. – 264 с.

11 Местное самоуправление и муниципальное управление / под ред. А. С. Прудников. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 399 с.

12 Мухаев, Р. Т. Система государственного и муниципального управления / Р. Т. Мухаев. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 687 с.

13 Неруш, Ю. М. Транспортная логистика : учебник для академического бакалавриата / Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. – М. : Изд-во Юрайт, 2017. – 351 с.

14 «О правительственной комиссии по вопросам комплексного развития транспортной системы Российской Федерации». Постановление Правительства РФ от 12.11.04 № 000 // Экономика железных дорог. – 2015. – № 2. – С. 105.

15 О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации [Электронный ресурс] : федер. закон от 29.12.2014 № 473-ФЗ (ред. от 03.07.2016). Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

16 О транспортной безопасности : федер. закон № 16-ФЗ от 09.02.2007 // Собр. Законодательства Российской Федерации. –2007.

17 Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры [Электронный ресурс] : Постановление Правительства РФ от 18.07.2016 N 686. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

18 Об утверждении статистического инструментария для организации Федеральным агентством морского и речного транспорта федерального статистического наблюдения за деятельностью в сфере морского и внутреннего водного транспорта : приказ Росстата № 75 от 03.02.2017. – 2017.

19 Об утверждении стратегии социально-экономического развития Амурской области на период до 2025 года: постановление Правительства Амурской области № 380 от 13.07.2012. – 2012. – ст. 97.

20 Образцова, О. А. Экономический анализ транспортных систем / О. А. Образцова. – М. : Наука, 2015. – 191 с.

21 Прагин, А. Н. Система государственного и муниципального управления / А. Н. Прагин, Ю. И. Куликов, В. Н. Седюкевич // Наука и техника. – 2015. Вып. 3. – С. 51–61.

22 Протасов, Н. М. Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями новой экономики / Н. М. Протасов // Экономика и управление : научно-практический журнал. – 2014. – № 3. – С. 60–64.

23 Пугачев, И. Н. Показатели качественного функционирования транспортного комплекса Российской Федерации / И. Н. Пугачев, Ю. И. Куликов, В. Н. Седюкевич // Наука и техника. – 2015. Вып. 3. – С. 51–61.

24 Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 N 1662-р (ред. от 08.08.2009) «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» // СЗ РФ.-2008. -№ 47. -ст. 5489.

25 Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // СЗ РФ.- 2008. -№ 50.- ст. 5977.

26 Система муниципального управления : учебник для вузов / под ред. В. Б. Зотова. – СПб. : Лидер, 2015. – 493 с.

27 Солодкий, А.И. Транспортная инфраструктура : учебник и практикум для академического бакалавриата / А. И. Солодкий, А. Э. Горев, Э. Д. Бондарева – М. : Издательство «Юрайт», 2016. – 290 с.

28 Тархов, С. А. Транспорт и связь / С. А. Тархов. – М.: Просвещение, 2004.- 324 с.

29 Теревский, И. С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник / И. С. Туревский. – М. : Форум: Инфра-М, 2017. – 287 с.

30 Тимошина, Т. М. Экономическая история России / Т. М. Тимошина. – М.: Информационно-издательский Дом «Филинь», Юридический дом «Юстицинформ», 2014. – 432 с.

- 31 Транспорт и связь в России. 2016 : статистический сборник. Т. 65. – М.: Знание, 2016. – 112 с.
- 32 Транспортная инфраструктура : учеб. пособие / под ред. О. Н. Ларина. – Челябинск : Издательский Центр ЮУрГУ, 2013. – 42 с.
- 33 Транспортная стратегия России // Транспорт: Наука. Техника. Управление: научно-информационный сборник. – 2014. – № 6. – С. 2–19.
- 34 Туревский, И. С. Автомобильные перевозки : учебное пособие / И. С. Туревский. – М. : Форум: Инфра-М, 2016. – 222 с.
- 35 Федоренко, А. И. Инновации в транспортной отрасли: проблемы и приоритеты / А. И. Федоренко // Менеджмент инноваций. – 2015. - Вып. 2. – С. 90-98.
- 36 Филина, В. Н. Транспортная стратегия России: основные принципы и приоритетные направления развития инфраструктуры / В. Н. Филина // Проблемы прогнозирования. – 2013. – № 2. – С. 78–97.
- 37 Ханалиев, Г. И. Формирование механизма управления сбалансированным развитием транспортного комплекса / Г. И. Ханалиев // Стратегический менеджмент. – 2011. – № 21. – С. 40–45.
- 41 Шишкина, Л. Н. Транспортная система России : учеб. пособие / Л. Н. Шишкина. – М. : Норма, 2014. – 216 с.
- 42 Экономика транспорта : учебник и практикум для академического бакалавриата. – М. : Юрайт, 2016. – 365 с.
- 43 AMUROBL.RU : Официальный портал Амурской области [Электронный ресурс]. – Благовещенск, 2017. – Режим доступа : <http://www.amurobl.ru/wps/portal/Машин/amurobl>. – 25.11.2017.
- 44 GKS.RU : Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Благовещенск, 2017. – Режим доступа : <http://www.gks.ru/>. – 25.11.2017.
- 45 MINTRANS-AMUR.RU : Министерство транспорта и строительства Амурской области [Электронный ресурс]. – Благовещенск, 2017. – Режим доступа : <http://mintrans-amur.ru/sections/11>. – 25.11.2017.