

О некоторых финансовых результатах развития транспортной системы России и повышения качества транспортных услуг

Морозова Е.Н.

Московский государственный университет путей сообщения

Императора Николая II

Москва

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы развития транспортной системы России в период до 2020 года и повышения качества транспортных услуг.

Annotation. The questions of Russian transport system development during the period till 2020 and improvement of quality of transport services are considered in this article.

Ключевые слова: транспортная системы, транспортные услуги, конкурентоспособность, качество транспортных услуг, финансовый результат.

Keywords: transport systems, transport services, competitiveness, quality of transport services, financial result.

На повышение качества транспортных услуг направлены ряд мероприятий, предусмотренных Государственной программой Российской Федерации "Развитие транспортной системы" (далее по тексту – госпрограмма), утвержденной распоряжением Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2600-р. Основными целями госпрограммы определены: ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение доступности транспортных услуг для населения; повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. Достижение указанных целей, безусловно, положительно скажутся на качестве транспортных услуг.

Финансирование госпрограммы предусматривается за счет средств федерального бюджета, в том числе средств Федерального дорожного фонда.

Динамика объемов финансирования госпрограммы в 2013-2020 гг.

Год	Средства федерального бюджета	в том числе средства Федерального дорожного фонда
2013	656,8	449,4
2014	686,6	515,7
2015	688,3	522,5
2016	786,1	569,5
2017	899,5	629,8
2018	1034,9	701,3
2019	1197,9	781,6
2020	1388,8	870,2
Общий объем финансирования	7338,9	5039,9

Столь значительное бюджетное финансирование (почти 7,4 трлн. руб.) предусматривается на финансирование госпрограммы, в том числе, для того, чтобы достичь следующих результатов: снижение транспортоемкости ВВП за период реализации Программы на 5,3% к уровню 2011 года, что позволит уменьшить транспортную нагрузку на экономику за счет снижения уровня транспортных издержек в цене готовой продукции до 12 - 16% к 2020 году и до уровня зарубежных стран к 2030 году (8 -10%); обеспечить рост транспортной подвижности населения к уровню 2011 года на 51,1%; повысить транспортную подвижность населения к 2020 году до 10,4 тыс. пасс.-км в год на 1 жителя, а к 2030 году - 15,6 тыс. пасс.-км на 1 жителя, что сопоставимо с уровнем транспортной подвижности населения в развитых зарубежных странах; обеспечить прирост транзитных перевозок по территории Российской Федерации на 12,7 млн. тонн и рост экспорта транспортных услуг в 2 раза к уровню 2011 года, что позволит увеличить долю транспортного комплекса в общем объеме экспорта товаров и услуг в

1,3 раза; повысить транспортную подвижность населения на железнодорожном транспорте в 1,23 раза до 1200,4 пасс.-км на 1 жителя в 2020 году.

Достижение перечисленных целевых ориентиров позволит снизить транспортные издержки в экономике. Достижение данной цели обеспечивается путем решения задач по развитию путей сообщения (автомобильных дорог общего пользования, железнодорожных линий и внутренних водных путей) и транспортных узлов, обеспечивающих основные межрегиональные связи и формирование единого транспортного пространства. В первую очередь будет формироваться транспортная система Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а также транспортного пространства в рамках ЕврАзЭС.

Совершенствование технических характеристик международных транспортных коридоров и транспортно-технологической инфраструктуры будет способствовать снижению издержек во внешнеторговых цепях поставок, что благоприятно повлияет на конкурентоспособность российских экспортеров и повышение объемов экспорта из России.

Одной из важнейших целей госпрограммы является повышение доступности транспортных услуг для населения, в том числе услуг железнодорожного транспорта. В целях повышения доступности транспортных услуг для населения предусмотрено применение мер государственного регулирования. Так, предусмотрено регулирование тарифов и установление льгот при перевозках пассажиров железнодорожным транспортом в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах и в сообщении Калининградской области в другие регионы Российской Федерации.

Финансовая оценка результата применения мер тарифного регулирования для обеспечения доступности указанных транспортных

услуг в период 2013 – 2015 годов составляет 15,2 млрд. руб., 15,25 млрд. руб., 15,3 млрд. руб. , соответственно.

При этом роль транспорта не сводится лишь к перемещению грузов и пассажиров. Транспорт активно воздействует на весь процесс воспроизводства и объединяет в единое целое все отрасли экономики. Развитие транспортной системы, повышение качества транспортных услуг является важнейшим фактором экономического роста.

Список использованной литературы

1. Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2600-р. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://government.ru/>
2. Соколов, Ю. И. Экономика качества транспортного обслуживания грузовладельцев: монография / Ю. И. Соколов. — М.: ФГБОУ "Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте", 2011. — 184 с. — ISBN 978-5-9994-0044-4
3. Лapidус, Б.М. Концепция корпоративной системы управления качеством в ОАО «РЖД» // Экономика железных дорог, № 3, 2006. - с. 10-15
4. Пухова, Е. В К вопросу о реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» [Текст] / Е. В. Пухова // Транспортное дело России. - 2014. - № 4. - с. 11