

В заключении хотелось бы отметить, что государственно-частное партнерство является одним из основных инструментов достижения устойчивого экономического роста страны. В настоящее время можно лишь говорить о начале практики его применения. Однако уже сейчас становится ясным, что реализовать глобальные инфраструктурные проекты (в том числе в сфере транспорта и развития скоростных перевозок) силами исключительно государства либо частного бизнеса невозможно.

А.О. Ничипорук, А.С. Сичкар
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ЗАДАЧИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

Доклад посвящен задачам, решение которых связано с развитием и совершенствованием системы технического надзора на речном транспорте, в частности, с осуществлением контрольных и надзорных функций Российским Речным Регистром.

В силу исторических особенностей формирования транспортной сети в России даже в фазе зрелых рыночных отношений будут существовать секторы транспортного рынка, где свободная конкуренция невозможна из-за естественной монополии и технологических особенностей перевозки грузов и пассажиров. Поэтому государство вынуждено предоставлять таким предприятиям право на единоличное обслуживание того или иного сектора транспортного рынка, оставляя за собой функцию контроля за качеством обслуживания, безопасностью движения и состоянием транспортных средств, уровнем тарифов и другими сторонами деятельности.

Государственный механизм регулирования транспортной системы необходим и для обеспечения единства требований к нормам и правилам проектирования, строительства и эксплуатации речных судов и портов, стандартов экологической безопасности транспортных средств, учета национальных интересов при выполнении международных перевозок.

Следовательно, государственное регулирование на внутреннем водном транспорте является объективной необходимостью. Система такого регулирования должна быть комплексной, тесно увязанной с национальной экономической, в том числе транспортной политикой и рационально структурированной в отношении распределения функций между различными уровнями и органами управления.

Функции регулирования, исполняемые государством в отношении транспорта, реализуются решением задач, к которым относятся:

- разработка и принятие общих мер и правил, включая правила движения;
- проведение надзора за исполнением правил;
- разрешение правовых конфликтов и осуществление санкций;
- пользование государственной собственностью;
- хозяйственная деятельность.

При этом решение только первых двух задач должно осуществляться специальными органами государственной власти, связанными с транспортной отраслью (единными органами государственного управления и государственными надзорными органами). В связи со вступлением в действие базового Федерального закона «О техническом регулировании» теряют силу все технические нормативы и правила, которые будут заменены техническими регламентами.

Одним из основных органов государственного технического надзора на речном транспорте является Российский Речной Регистр (РРР), который осуществляет классификационную деятельность, направлена на обеспечение стандарта безопасности

судов и других объектов в эксплуатации, при проектировании, постройке, обновлении, ремонте, переоборудовании, а также при изготовлении материалов и изделий, ремонте судовых технических средств и оборудования. Эта работа ведется в форме конструктивного и делового сотрудничества с судовладельцами и организациями всех форм собственности в целях соблюдения основных условий технической безопасности плавания: охраны жизни и здоровья пассажиров и экипажей, сохранности перевозимых на судах грузов, экологической безопасности судов и объектов.

К объектам классификационной деятельности РРР в настоящее время относятся: транспортные суда (самоходные и несамоходные сухогрузные и наливные, пассажирские, буксирные); нетранспортные суда (плавучие краны, дебаркадеры, брандвахты, причалы, земснаряды, шаланды, мотозавозни); природоохранные; прогулочные; паромы и наплавные мосты; ледоколы; аварийно-спасательные; служебно-разъездные; плавмагазины; агиттеплоходы; плаврестораны; бункеровочные станции; суда для сбора и очистки фекальных и нефтесодержащих вод; суда технического обслуживания и ремонта; обстановочные; рыбопромысловые суда; станции подогрева; плавучие склады; доки.

В сферу деятельности РРР входят и вопросы обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений.

Целью классификационной деятельности Речного Регистра является обеспечение технической безопасности плавания судов в соответствии с их назначением, охраны жизни и здоровья пассажиров и судовых экипажей, сохранности перевозимых на судах грузов, экономической безопасности судов.

Анализ деятельности Речного Регистра в условиях плановой экономики показывает, что экономический механизм, положенный в ее основу, ничем не отличается от такового в других отраслях народного хозяйства. Его основной особенностью была опора на централизованный бюджет, пополнявшийся путем продажи сырья, изделий, товаров зарубежным партнерам, а также продажи товаров и оказания услуг населению страны. Считалось, что государство «не доплачивает» заработную плату своим работникам, но взамен берет на себя обязательства по бесплатному медицинскому обслуживанию населения, бесплатному образованию, обеспечению бесплатным жильем и пенсионному обеспечению.

Недостатками использовавшегося при социалистическом хозяйствовании экономического механизма является малая заинтересованность работников в результатах своего труда и качестве выполняемой работы. На уровне управления организациями и предприятиями это приводило к незаинтересованности в повышении качества продукции, ее эффективности, конкурентоспособности на мировых рынках, нежеланию совершенствовать ассортимент продукции, в том числе на основе внедрения последних достижений научно-технического прогресса.

Неблагоприятная ситуация также может возникнуть в связи со вступлением страны во Всемирную торговую организацию и превращением РРР в организацию с бюджетным финансированием. Учитывая тяжелое состояние бюджета страны легко представить масштаб недофинансирования классификационной деятельности РРР. Это может привести к неизбежному уходу из системы самых высококвалифицированных и энергичных специалистов и нанести непоправимый ущерб классификационному делу в стране, а, следовательно, и безопасности внутреннего судоходства.

На основании вышесказанного можно заключить, что смена экономической модели развития общества прошла для РРР не так болезненно, как для других организаций. Во многом это объясняется работоспособностью созданной еще при социализме системы управления и высокими профессиональными качествами начальников инспекций и управленцев высшего звена. Вместе с тем, по мере развития и углубления рыночных отношений методы управления, хорошо зарекомендовавшие себя в условиях планового хозяйствования и переходной экономики, становятся тормозом для движения вперед и полномасштабного вхождения РРР в сферу рыночных отношений.

Также следует отметить, что помимо РРР надзорные функции в сфере эксплуатации объектов речного транспорта должны выполнять другие органы (Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и пр.), а разработка стандартов, обеспечивающих детализацию и уточнение требований технических регламентов, поручена Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта. Такое многообразие контролирующих органов, размытое разграничение сфер их деятельности и, самое главное, до сих пор не завершившийся процесс обновления нормативно-технической базы внутреннего водного транспорта при утративших свою актуальность и обязательность прежних нормативах, несомненно, отрицательно скажется на работе речного транспорта и объектов его инфраструктуры, а также эффективности взаимодействия контролирующих органов. Таким образом, основными задачами совершенствования системы технического надзора на речном транспорте, по мнению авторов, должна стать разработка мероприятий по устранению указанных недостатков.

О.А. Ухренкова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПОНЯТИЙ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ГОРОДСКОМ И ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИЯХ НА РАЗЛИЧНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА

Проведено сравнение и анализ понятий пассажирских перевозок и их классификаций на различных видах транспорта – автомобильном, железнодорожном, морском и речном.

В официальных статистических сборниках и данных Министерства транспорта при поиске информации о перевозках пассажиров в нашей стране можно встретить данные с производимым сравнением перевозок в различных видах сообщений, среди которых выделяются: международное, междугородное, пригородное, внутригородское. При этом возникает вопрос о целесообразности и применимости данного подхода, ведь различные виды транспорта имеют различные зоны своего использования и эффективности. Кроме того, представляет интерес то, насколько совпадают и применяются ли вообще используемые в статистической отчетности понятия различных видов сообщений. Возможно, что на разных видах транспорта под одним и тем же видом сообщения подразумевается понятие с различными характеристиками.

Для начала проанализируем такие основные нормативные транспортные документы, как уставы, кодексы, регламентирующие общую деятельность на различных видах транспорта.

Согласно «Уставу автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (статья 4) рассматриваются следующие виды сообщений и имеют следующие характеристики:

– городское сообщение – перевозки осуществляются в границах населенных пунктов;

– пригородное сообщение – перевозки осуществляются между населенными пунктами на расстоянии до пятидесяти километров включительно между границами этих населенных пунктов;

– междугородное сообщение – перевозки осуществляются между населенными пунктами на расстоянии более пятидесяти километров между границами этих населенных пунктов;

– международное сообщение – перевозки осуществляются за пределы территории Российской Федерации или на её территорию с пересечением государственной грани-