

[5] О создании и функционировании Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности : постановление Правительства РФ от 03 июля 1997 № 813: в ред. постановления Правительства от 22.09.1999 // СЗ РФ. 1997. №27. Ст. 3247.; СЗ РФ. 1999. №29. Ст. 3767.

С.Н. Кожевников, Ф.С. Сосенков
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

К ВОПРОСУ О НОРМАТИВНО-ПРАВОВОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Необходимость реформирования основных сфер российского общества, политической системы была обозначена с объявлением курса на модернизацию (2009 г.). В посланиях Президента Федеральному Собранию РФ, в выступлениях Премьер-министра последовательно говорилось о социальной потребности в модернизации экономики, политической системы и иных сфер. Следовательно можно утверждать, что курс страны на модернизацию не кратковременный и узконаправленный. Ему свойственны два исходных показателя: универсальность и перспективность. Эти показатели играют отправную роль в определении стратегического развития модернизационного процесса в России.

Данная проблема порождает множество вопросов, требующих ответа на них. В их числе: что такое модернизация? В чем ее сущность? В каких сферах она проходит? Кто должен осуществлять модернизацию? Каковы основные аспекты этого процесса в государственности и политической системе России? Каковы механизмы реализации? и т.д. Ответа ни на один из них, да и других подобных вопросов в настоящее время нет.

Задача, определяемая попыткой ответить на отдельные из названных вопросов, предопределила содержание данной статьи.

1. В справочных изданиях слово «модернизация» трактуется как усовершенствование, обновление объекта, приведение его в соответствие с новыми требованиями и нормами, техническими условиями, показателями качества.¹ Подобное понимание модернизации как усовершенствования и развития существующих объектов, внедрение нового относительно социальных и технических структур содержится в различных исследованиях по данной проблеме.²

Исходная предпосылка модернизации инфраструктуры общества, его звеньев – существование объективных противоречий между ценностями культуры и антикультуры (антиценностями). Подобные противоречия выражаются в социальных потребностях. По сути потребность – это противоречие (рассогласование) наличного и необходимого состояния социальной или технической системы; противоречие между тем, что есть и тем, что должно быть, противоречие между фактическим и необходимым.

¹ См.: Большой энциклопедический словарь. М.: Изд-во «Большая юридическая энциклопедия», 2005. С.744; Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. – М.: 1996. С.353.

² См.: Иноземцев В.Л. Будущее России в новой модернизации //Экономист. – 2010. – №10; Ланцов С.А. Теория политической модернизации и становление парламентской демократии в России // Правоведение. – 1995. – №4-5; Панарин А.С. Модернизация в современной России // Вестник моск. ун-та. сер.18. – Социология и политология. – 2000. №1; Шевчук И.И. К вопросу о модернизации // Вестник Российского философского общества. – 2010. – №1.

Соответствующая потребность удовлетворяется тогда, когда наличное состояние приводится в соответствие с необходимым.¹

По-видимому модернизация в условиях современной России обусловлена рядом объективных противоречий, которые предопределили потребности модернизационного процесса. В этой связи можно назвать противоречия между наличным состоянием технических средств в стране и необходимым состоянием техники, определенными мировыми техническими стандартами. Существующая система отношений в стране также позволяет говорить о реальном противоречии между фактическим низким уровнем жизни определенной части населения и необходимостью обеспечения высокого качества жизни всех граждан.

Как видим, потребность реформирования наиболее значимых сфер общества как существенная задача отмечается в выступлениях и публикациях Президента и Премьер-министра. Соответственно говорится о необходимости модернизации образования, судебной власти, здравоохранения, ЖКХ, налоговой системы, органов внутренних дел, таможенной деятельности, системы транспорта, научной деятельности, парламентских выборов, политической системы.²

2. Пониманию процесса модернизации способствуют определенные понятия, отражающие особенности объекта воздействия, используемые для этого процедуры. К таким понятиям относятся «новация», «инновационная деятельность». Как соотносятся эти понятия? Представляется, что общей базовой посылкой для такого сопоставления является слово «творчество», то есть направление деятельности по созданию нового, новых социальных и иных ценностей. С этим связано объяснение слова «новация», которое имеет прямое отношение к преобразованию в обществе, его основных сферах.

Сегодня сущность этого понятия в функциональном отношении отчетливо не определена. По-видимому, понятие «новация» нередко в научных публикациях трактуется как «инновация», что требует уточнения. Существенно то, что новация органически связана с творчеством, наукой, деятельностью по производству новых знаний, открытий, оригинальных выводов. Это суждение позволяет понять процесс движения от новаций (научных выводов) к совершенствованию реальной практической деятельности. Проблема инновации возникает не на уровне научных выводов, новаций, а в аспекте их реализации, внедрения в практику.

Несовпадения этих понятий проявляется в таком их сопоставлении: 1) новизна, по сути новация – это явление первого сущностного порядка, поскольку в большей степени связана с интеллектуальной деятельностью людей; 2) инновация – внешняя сущностная сторона второго порядка, сопряженная с определенными средствами по внедрению новаций в те или иные системные объекты.

Как видим, новациям принадлежит главное, доминирующее место, потому что они создаются творческими возможностями человека, его интеллектуальным потенциалом. Функциональное назначение инноваций, как уже отмечалось, в реализации, использовании новаций, достижений науки. Скажем, ученый подготовил оригинальную актуальную статью, он новатор, а издательство публикует, тиражирует статью и, по сути, является инноватором, реализатором научной идеи.

В рамках настоящей статьи осветим основные направления модернизации транспортной системы и нормативно-правового обеспечения данного процесса.

Не вызывает сомнений, что транспорт представляет собой сложнейшую общественную систему. Транспортная техника является только одним из элементов этой системы, включающей соответственно различную инфраструктуру и предприятия: морские и речные порты, железнодорожные станции, автомобильные вокзалы, ремонтные

¹ См.: Зеленов Л.А., Зеленов П.Л., Владимиров А.А. Философские проблемы модернизации. – Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2011. С.18.

² См.: Послание Президента В.В.Путина Федеральному Собранию РФ // Российская газета. 2012. 13 декабря.

предприятия, бункеровочные и заправочные станции, логистические центры организации товародвижения, терминалы и др. Отмечается также, что в состав транспортной инфраструктуры входят учебные и научные институты, культурные и медицинские учреждения и др.¹ Модельный закон о транспортной деятельности определяет транспортную систему как технологически взаимосвязанную систему транспортных средств, транспортных коммуникаций, транспортной инфраструктуры независимо от формы собственности, систем регулирования их взаимодействия.²

В научной литературе последних лет уделяется значительное внимание необходимости модернизации транспортной системы России, региональных транспортных систем и отдельных их элементов.³ Практическая полезность модернизационных процессов в этой сфере объясняется тем, что задача транспорта – опередить в своем развитии и обеспечить социально-экономическое развитие страны. Транспорт является одной из базовых инфраструктурных отраслей народного хозяйства страны. Степень его развития и эффективность работы оказывают прямое действие на взаимосвязь всех отраслей промышленности, сельского хозяйства, конкурентоспособность продукции российского производства. Уровень развития транспорта влияет на качество жизни населения, миграцию трудовых ресурсов. Транспортная система направлена на удовлетворение потребностей экономики и населения страны в перевозках, надежный внутренний и международный товарооборот при соблюдении требований национальной, экономической и экологической безопасности, планомерное и пропорциональное развитие наземных, водных и воздушных путей сообщения на перспективу, региональную транспортную обеспеченность, а также мобилизационную готовность к выполнению перевозок в чрезвычайных ситуациях [18].⁴

Модернизация транспортной системы обеспечивается, кроме всего прочего, созданием нормативно-правовой базы, отвечающей складывающимся в стране социально-экономическим условиям (необходимость обеспечить безопасность в условиях изношенного транспортного парка и инфраструктуры, преодоление последствий экономического кризиса, вступление во Всемирную торговую организацию и т.д.). В этой связи в последние годы была проделана значительная работа. Соответственно

¹ См.: Костров В.Н. Государственное регулирование на транспорте: учеб. пособие для вузов / В.Н.Костров, А.А.Локтев, А.И.Телегин, М.А.Государев; под общей ред. проф., д.э.н. В.Н.Кострова, проф. д.т.н. А.И.Телегина. – Изд. 3-е, исправ. и доп. – Н.Новгород: Изд-во Волго-Вятской академии государственной службы, 2007. С.7.

² Модельный закон о транспортной деятельности (Принят в г.Санкт-Петербурге 31.10.2007 Постановлением 29-8 на 29-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств. – 2007. – №41. – С.173-199.

³ См.: Банщикова А.А. Оценка эффективности в модернизацию региональной транспортной системы // Вестник транспорта Поволжья. – 2012. – №1; Волченко С.В. Обоснование мероприятий по модернизации транспортной системы на основе обследования пассажиропотоков // Вестник ВолгГАСУ. Сер.: Стр-во и архит. – 2008. – №12 (31); Гусев С.А. Логистические подходы в модернизации городского пассажирского транспорта // Вестник МГОУ. Серия «Экономика». – 2011. – №2; Ларин О.Н., Вязовский В.В. Развитие транзитного потенциала транспортной системы как фактор повышения предпринимательской активности в регионе // Вестник ЮУрГУ. – 2011. – №41; Морозова И.А. Разработка и реализация стратегии развития транспортной инфраструктуры на основе использования маркетингового инструментария. М.: Дашков и К, 2008; Морозова И.А. Государственно-частное партнерство как условие и фактор модернизации и развития транспорта и его инфраструктуры // Приволжский торгово-экономический журнал. – 2011. – №4; Телегин А.И., Ничипорук А.О. Развитие перевозок грузов внутренним водным транспортом в свете транспортной стратегии России на период до 2030 года и зарубежного опыта // Вестник транспорта Поволжья. – 2011. – №5(29); Ханалиев Г.Н. Модернизация сбалансированного развития транспортного комплекса // Социально-экономические явления и процессы. – 2012. – №3(037) и др.

⁴ См.: Ярутич А.Ю. Согласованное и опережающее развитие транспортной системы России как фактор российской экономики // Власть. – 2007. – №11. С. 51.

изменяющимся условиям происходит постоянное изменение, совершенствование нормативных правовых актов.

В Российской Федерации действует ряд кодифицированных актов, посвященных отдельным отраслям транспорта. В этой связи назовем Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ) от 07.03.2001 №24-ФЗ, регулирующий отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта Российской Федерации, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации. В свете заявленной темы отметим изменения и дополнения в КВВТ, внесенные в июле 2012 года, посвященные портовому контролю. Изменения в кодекс, очевидно, были вызваны необходимостью модернизации системы безопасности на внутреннем водном транспорте.

Кодекс торгового мореплавания от 30.04.1999 №81-ФЗ в связи с возросшим интересом Президента и Правительства РФ к возможностям арктических широт в июле 2012 года дополнился положениями о плавании в акватории Северного морского пути.

Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (Федеральный закон от 08.11.2007 №259-ФЗ) регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы Российской Федерации. Последние внесенные в данный устав дополнения, как и в рассмотренном ранее документе, касаются усиления государственного надзора за соблюдением требований безопасности.

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (Федеральный закон от 10.01.2003 №17-ФЗ) регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта. В соответствии с изменениями в данный документ, внесенными в июне 2012 года, усовершенствованы некоторые нормативные определения (в частности, более удачно сформулировано определение пассажира), изменены некоторые положения об ответственности перевозчика, а также изменена терминология в связи со вступлением России во Всемирную торговую организацию. На примере данного документа видно, как законодатель оперативно реагирует на изменения в экономической сфере и вносит соответствующие изменения в законодательные акты в области транспорта.

Одной из главных целей модернизации транспортной системы в России является обеспечение ее безопасности. Представляется, что в настоящее время она обеспечена не в должной мере: в 2011 и 2012 годах в России произошло по пять аварий на железнодорожном транспорте, в 2013 в результате схода поезда с рельс погибли два человека; на авиационном транспорте за последние два года произошло около пятидесяти катастроф разного масштаба; на речном транспорте страшным примером является крушение теплохода Булгария, унесшее 122 жизни 10 июля 2011 года; в области морского транспорта вспомним крушение платформы «Кольская» 18 декабря 2011, стоившее 53 жизни; потери на автодорогах поражают своими масштабами (за 2012 год погибло 4 263 человека, ранено – 42 913). Снижению аварийности на транспорте, повышению уровня транспортной безопасности должны способствовать следующие нормативные правовые акты: Федеральный закон от 01.07.2011 №170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральный закон от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности», Указ Президента РФ от 16.03.2010 №321 «О мерах по организации комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте», Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О Правилах дорожного

движения», Постановление Правительства РФ от 23.12.2011 №1115 «О единой автоматизированной информационной системе технического осмотра транспортных средств», Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 №620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта», Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 №623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» и другие. К нормативному обеспечению безопасности транспорта российское общество проявляет особый интерес: к примеру, дискуссия по поводу допустимого уровня алкоголя в крови водителя, ужесточение ответственности за «пьяную» езду и т.д.

Поскольку сложившаяся система рыночной экономики требует гарантий возмещения ущерба в связи с транспортными происшествиями, законодатель создал и постоянно совершенствует требования в области страхования и гражданско-правовой ответственности на транспорте. Соответствующие положения присутствуют в упомянутых Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации, уставах автомобильного и наземного электротранспорта и железнодорожного транспорта, также указанным вопросам посвящены специальные акты. Речь идет о Федеральном законе от 25.04.2002 №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», постановлениях Правительства РФ от 07.05.2003 №263 «Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств», от 08.12.2005 №739 «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии» и другие.

На модернизацию транспортной системы России непосредственно направлено Постановление Правительства РФ от 05.2001 №848 «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)». Целями данной программы заявлены развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте. Для реализации этих целей постановление отмечает необходимость решения следующих задач: развитие путей сообщения (автомобильные дороги общего пользования, железнодорожные линии, внутренние водные пути); строительство скоростных автомобильных дорог и железнодорожных линий для организации скоростного пассажирского движения; формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения; развитие аэропортовой сети (аэропорты-хабы, внутрироссийские узловые и местные аэропорты); увеличение пропускной способности российских морских портов; комплексное развитие транспортных узлов, включая терминально-логистические центры; повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров; обновление парков транспортных средств, состава морского и речного флота; обеспечение транспортной безопасности; развитие интегрированной системы контроля безопасности на транспорте; формирование и отработка механизмов проектного управления инвестициями.

Программа, разделенная на ряд подпрограмм («Развитие экспорта транспортных услуг», «Автомобильные дороги», «Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт», «Гражданская авиация», «Государственный контроль и надзор в сфере транспорта») содержит план конкретных мероприятий, сроки их проведения и объемы финансирования.

Таким образом, краткий обзор нормативных правовых актов в сфере транспорта позволяет отметить, что руководство страны, законодатели серьезно заинтересованы вопросами модернизации транспортной системы России. Понимая необходимость четких, отвечающих современным условиям, норм в области транспорта Президент РФ, органы законодательной и исполнительной власти совершенствуют нормативно-правовую базу в этой области.

Список литературы:

- [1] Модельный закон о транспортной деятельности (Принят в г. Санкт-Петербурге 31.10.2007 Постановлением 29-8 на 29-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств. – 2007. – №41.
- [2] Банщикова А.А. Оценка эффективности в модернизацию региональной транспортной системы // Вестник транспорта Поволжья. – 2012. – №1.
- [3] Большой энциклопедический словарь. М.: Изд-во «Большая юридическая энциклопедия», 2005.
- [4] Волченко С.В. Обоснование мероприятий по модернизации транспортной системы на основе исследования пассажиропотоков // Вестник ВолгГАСУ. Сер.: Стр-во и архит. – 2008. – №12 (31).
- [5] Гусев С.А. Логистические подходы в модернизации городского пассажирского транспорта // Вестник МГОУ. Серия «Экономика». – 2011. – №2.
- [6] Зеленев Л.А., Зеленев П.Л., Владимиров А.А. Философские проблемы модернизации. – Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2011.
- [7] Иноземцев В.Л. Будущее России в новой модернизации // Экономист. – 2010. – №10.
- [8] Костров В.Н. Государственное регулирование на транспорте: учеб. пособие для вузов / В.Н.Костров, А.А.Локтев, А.И.Телегин, М.А.Государев; под общей ред. проф., д.э.н. В.Н. Кострова, проф. д.т.н. А.И.Телегина. – Изд. 3-е, исправ. и доп. – Н.Новгород: Изд-во Волго-Вятской академии государственной службы, 2007.
- [9] Ланцов С.А. Теория политической модернизации и становление парламентской демократии в России // Правоведение. – 1995. – №4-5.
- [10] Ларин О.Н., Вязовский В.В. Развитие транзитного потенциала транспортной системы как фактор повышения предпринимательской активности в регионе // Вестник ЮУрГУ. – 2011. – №41.
- [11] Морозова И.А. Государственно-частное партнерство как условие и фактор модернизации и развития транспорта и его инфраструктуры // Приволжский торгово-экономический журнал. – 2011. – №4.
- [12] Морозова И.А. Разработка и реализация стратегии развития транспортной инфраструктуры на основе использования маркетингового инструментария. М.: Дашков и К, 2008.
- [13] Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. – М.: 1996.
- [14] Панарин А.С. Модернизация в современной России // Вестник моск. ун-та. сер.18. – Социология и политология. – 2000. №1.
- [15] Послание Президента В.В.Путина Федеральному Собранию РФ // Российская газета. 2012. 13 декабря.
- [16] Телегин А.И., Ничипорук А.О. Развитие перевозок грузов внутренним водным транспортом в свете транспортной стратегии России на период до 2030 года и зарубежного опыта // Вестник транспорта Поволжья. – 2011. – №5(29).
- [17] Ханалиев Г.Н. Модернизация сбалансированного развития транспортного комплекса // Социально-экономические явления и процессы. – 2012. – №3(037).
- [18] Шевчук И.И. К вопросу о модернизации // Вестник Российского философского общества. – 2010. – №1.
- [19] Ярутич А.Ю. Согласованное и опережающее развитие транспортной системы России как фактор российской экономики // Власть. – 2007. – №11.