

Хилкова Алёна Павловна

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2010/5/67.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2010. № 5 (36). С. 181-182. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2010/5/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

Список литературы

1. **Как эффективно управлять жилищным фондом: теория и практика** / под ред. С. Б. Сиваева. М., 2002.
2. **Каменева Е.А.** К вопросу о развитии института эффективного собственника жилья // *Жилищное право*. 2006. № 8. С. 23-29.
3. **Кузнецов И. А.** Теория и методология экономических отношений в жилищно-коммунальном комплексе муниципального образования: автореф. дис. ... д-ра эконом. наук. Тамбов, 2007.
4. **О введении в действие Жилищного кодекса Российской Федерации:** Федеральный закон № 189-ФЗ от 29 декабря 2004 г. // *Парламентская газета*. 2005. № 7-8.
5. **О порядке проведения органами местного самоуправления открытого конкурса по отбору управляющей организации для управления многоквартирным домом:** постановление Правительства РФ № 75 от 6 февраля 2006 г. // *Российская газета*. 2006. № 37.
6. **Ряховская А. Н., Таги-Заде Ф. Г.** Конкуренция в ЖКХ - это блеф, в который поверили почти все // *Жилищное и коммунальное хозяйство*. 2005. № 7. С. 12-19.
7. **Чекалин В. С.** Стратегическое управление в городском хозяйстве. СПб., 2001.
8. **Экономика города** / под ред. Ю. Ф. Симонова. М.: Ростов-на-Дону, 2006. С. 52-62.

УДК 656

*Алёна Павловна Хилкова**Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов*РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ[©]

Одна из основополагающих тенденций современного мирового развития - глобализация экономики. Она проявляется в высоких темпах роста международной торговли, мобильности факторов производства, миграции капиталов и финансовых потоков. Мировой объем экспорта за последние 50 лет вырос в 10 раз и продолжает увеличиваться более высокими темпами. Ежедневный объем валютных операций в настоящее время превышает 1,5 трлн. долларов США, тогда как в 1973 г. он составлял 15 млрд. долларов. В этих условиях неизмеримо возрастают роль и значение мировой транспортной системы. Транспорт, будучи материальной базой и инструментом товарообмена между отдельными регионами, одновременно выступает в качестве фактора, создающего и организующего единое мировое экономическое пространство, способствует дальнейшему развитию территориального разделения труда и реализации сравнительных региональных преимуществ. Актуально, в этой связи, дальнейшее совершенствование системы транспортировки, внедрение новых технологий перевозки грузов, адекватных процессам мобильности факторов производства в глобальной экономике.

Основными проблемами транспортной инфраструктуры являются:

- неравномерность развития транспортных сетей, которые сосредоточены главным образом в европейской части России, что приводит к значительной дифференциации уровней развития транспортной инфраструктуры в различных регионах страны;

- практически во всех отраслях транспортного комплекса существует устойчивая тенденция отставания в развитии объектов транспортной инфраструктуры, а также нарастания морального и физического износа транспортных средств. Это связано с тем, что темпы обновления основных фондов различных видов транспорта значительно ниже темпов износа, который в настоящее время составляет около 60%;

- огромную проблему для развития транспортной инфраструктуры также представляет неурегулированность земельных отношений, в первую очередь - это касается механизма резервирования и изъятия земель, в связи с отсутствием соответствующей нормативной базы. Без законодательства, регулирующего этот вопрос, реализация проектов государственно-частного партнерства окажется невозможной [1];

- низкое качество транспортной инфраструктуры во многом определяется отсутствием государственной инновационной политики, которая совершила бы прорыв в транспортных проблемах. Транспортная политика всех развитых стран уже на протяжении 20 лет основывается на продвижении Интеллектуальных Транспортных Систем (ИТС) и технологий, создании единого информационного пространства в мультимодальных сетях. Говоря о России можно сказать лишь то, что в нашей стране существуют исключительно локальные и корпоративные системы, и отсутствует единая политика и активность государственных органов в этом направлении, что значительно затрудняет переход транспорта на инновационный путь развития. Но, несмотря на значительное отставание нашей страны в данном направлении, в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года отмечается, что «...развитие информационного обеспечения российской транспортной системы ... будет осуществляться на основе создания единой информационной среды транспортного комплекса, аналитических информационных систем поддержки процессов управления его развитием» [2], так что в нашей стране, эра Интеллектуальных Транспортных Систем только начинается;

- одной из определяющих проблем в замедлении и неспособности активного развития транспортной системы является несовершенство существующей нормативной базы.

Для решения выше перечисленных проблем необходимо создание единой стратегии модернизации транспортной инфраструктуры, предусматривающей:

- использование государственных целевых программ основанных на системном подходе, учитывающем инновационную и технологическую составляющие;
- создание условий, позволяющих повысить конкурентоспособность российских транспортных компаний как на внутреннем, так и на международном рынках.

Так же необходимо более активно привлекать негосударственные средства для финансирования транспортной инфраструктуры. Одним из методов решения этой проблемы создание государственно-частных партнерств, которые широко применяется в международной практике. Для нашей страны не характерно использование данного механизма повышения качества транспортной инфраструктуры, особенно в условиях кризиса, в связи с не заинтересованностью частного сектора в крупных долгосрочных вложениях. В решении данной проблемы государство должно принять активную позицию:

- необходимо создание закона, который бы конкретизировал предмет государственно-частного партнерства;
- предоставить инвесторам больше гарантий;
- облегчить частному бизнесу доступ к долгосрочным финансовым средствам.

Решению всех выше перечисленных проблем будет способствовать изменение нормативное базы, путем приведения ее к унифицированной форме для всех транспортных перевозок - минимизации количества и многообразия нормативных источников, регулирующих транспортную деятельность, а так же необходимо изменение в транспортных отношениях, связанное с освобождением от административного вмешательства, усилением роли договорных отношений между перевозчиком и клиентом.

В заключение, хотелось бы отметить, что транспорт сегодня играют ключевую роль в современном обществе, внося с одной стороны весомый вклад в развитие экономики, а с другой стороны, порождая все новые проблемы, которые требуют незамедлительного решения, способствующего модернизации и развитию этой отрасли хозяйства.

Список литературы

1. Левитина И. Е. Доклад Министра транспорта Российской Федерации. М., 2005. 07 июля.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. М., 2008. № 1734-р. 22 ноября.