**Управление организацией транспортной системы Российской Федерации**

Диплом

2013

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА I. ПОНЯТИЕ И ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1.1 Понятие и сущность транспортной системы Российской Федерации

1.2 Обзор транспортных систем зарубежных стран

ГЛАВА II. УПРАВЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПРИМЕРЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

2.1 Характеристика транспортной системы и дорожного хозяйства Республики Татарстан

2.2 Показатели эффективности Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан

2.3 Организация и управление транспортной системой на примере пассажирских перевозок

ГЛАВА III. МЕРЫ ПО УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ УПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

3.1 Цели развития транспортной системы России на период до 2030 года

3.2 Планы развития транспортной системы Республики Татарстан

3.3 Прогноз развития пассажирского транспорта общего пользования в Республике Татарстан

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

ПРИЛОЖЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

управление транспортный дорожный

Состояние транспорта и развитие транспортных систем имеют для России исключительное значение. Актуальность этой темы заключается в том, что система транспортного сообщения, как и другие инфраструктурные отрасли, является одним из основных условий жизнедеятельности государства. Транспорт, кроме того, является важнейшим инструментом в достижении экономических, социальных и внешнеполитических целей.

Проблемы транспортной отрасли в разное время исследовались такими российскими учеными, как Апатцев В.И., Анисимов А.П., Белоусова Н.И., Бутин И.А., Золотовская Н.К., Елизаров В.А., Иванов М.Ю., Найденов И., Кузнецова О.А., Могилевкин, И., Спирин И.В., Шегай Э.В., Ульяницкая Н.М., Юфин В.К., а также научными деятелями зарубежных стран: д.Заком, Д.Корнетом, Либерацки Б.В., Лоренцом, Д. Майером, Х. Медорном.

В их научных трудах исследовались общетеоретические разработки, рассматривающие функционирование современных транспортных комплексов с точки зрения общесистемного подхода. Однако несмотря на то, что ученые всего мира регулярно занимаются этой проблемой, она до сих пор не потеряла своей актуальности.

История развития российской транспортной системы во многом предопределила экономическое и пространственное развитие РФ, сопутствовала укрепление целостности страны и ее влияние на международной арене. Наиболее значимыми вехами как для транспорта, так для всей Российской Федерации в целом было создание российского флота, морских и речных портов, строительство БАМа и Транссибирской железнодорожной магистрали, прокладка Северного морского пути, освоение системы речных и морских путей на европейской части РФ, создание сети национальных воздушных сообщений. Транспортные артерии России всегда были и остаются одними из главных инструментов в решении крупнейших экономических и политических задач, а также для обеспечения обороноспособности страны в целом.

В самом начале реформирования транспортной системы были выполнены основные структурные и институциональные преобразования. Была создана транспортная правовая база, отвечающая требованиям новых социально-экономических реалий, разделены права и обязанности государственного управления хозяйственной деятельности, создана система регулирования и государственного контроля транспортной системы, адаптированная к условиям современного рынка.

Существенно выросла в транспортной деятельности системообразующая роль, а также взаимосвязь задач ее развития с упором на преобразования в социально-экономической сфере. Транспортная система до начала реформ, в основном, удовлетворяла возрастающий спрос на перевозку пассажиров и транспортировку грузов, наблюдалось как снижение грузоемкости экономики, так и рост подвижности населения. С начала 2000-х годов увеличение числа транспортных услуг в среднем ежегодно составлял для грузовых перевозок - 3,8%, для пассажирских - около 6,7%, при условии ежегодного роста экономики примерно на 6,1%.

Однако, несмотря на то, что в целом российская транспортная система адаптирована к нынешним реалиям рынка, сегодняшнее состояние транспортных систем нельзя считать достаточно развитым.

Подвижность российского населения почти в 2,5 раза ниже, чем в развитых странах зарубежья, это объясняется отсутствием на всей территории РФ опорной транспортной сети, что препятствует росту личной мобильности и развитию единого экономического пространства.

В экономическом развитии субъектов Российской Федерации существует препятствие в виде дисбаланса регионального развития транспортных сетей. Эти различия наиболее ощутимы между Европейской частью России и сибирскими и дальневосточными регионами.

Развитие малого и среднего бизнеса, связанное с ростом личной мобильности граждан и невозможное без высокого уровня автомобилизации всей страны, сдерживаются недостаточным развитием сети автомобильных дорог и их состоянием.

Доля транспортных затрат, входящая в себестоимость продукции достаточно высока, она составляет около 15-20%, когда в странах с развитой рыночной экономикой аналогичные затраты составляют лишь 7-8%. Из-за недостаточно развитого технологического уровня, отставания технологий в транспортной сфере растущий спрос на транспортные услуги не может быть удовлетворен полностью.

Транспортные сети связывают воедино все части страны, тем самым обеспечивая взаимодействие экономических районов и отраслей производства, являясь материальной основой и необходимым условием территориального разделения труда.

Из этого следует, что необходимость изучения российской транспортной системы является сегодня особенно актуальной темой.

Предметом исследования дипломной работы является управление транспортной системой Российской Федерации.

Объектом исследования является Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

Цель дипломного проекта - рассмотрение вопросов, касающихся совершенствования управления организации транспортной системы РФ. Поставленная цель достигается решением следующих задач:

охарактеризовать Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан. Сюда входит показ структуры Министерства, определение его цели и задачи, а также указание выполняемые им функций и полномочий.

исследовать систему управления транспортными сетями в Министерстве транспорта и дорожного хозяйства РТ;

предложить меры по усовершенствованию управления организацией транспортной системы Республики Татарстан на примере пассажирских перевозок.

Данная дипломная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы и приложения.

Первая часть рассматривает понятие и характеристику транспортной системы Российской Федерации.

Вторая часть посвящена исследованию системы управления транспортной системы в Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

В третьей части предлагаются меры по усовершенствованию управления организацией транспортной системы Республики Татарстан.

При написании данной дипломной работы были использованы федеральные законы, нормативно-правовые акты, стратегии и планы развития транспортной системы Российской Федерации в целом и в Республики Татарстан - в частности.

ГЛАВА I. ПОНЯТИЕ И ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

.1Понятие и сущность транспортной системы Российской Федерации

Транспорт - это отрасль экономики, которая относиться к производственной сфере. Благодаря транспорту обеспечивается стабильное функционирование экономики, создаются условия для рационального размещения производственных сил по территории государства, учитывая наиболее целесообразное расположение предприятий различных сфер деятельности к источникам сырья и районам потребления той или иной продукции.

Транспортная инфраструктура является основой транспортного комплекса, который необходим для перевозки пассажиров и грузов. Транспортная сеть представляет собой организованную структуру, которая обеспечивает эффективное использование, как транспортных средств, так и постоянных устройств.

В транспортный комплекс входит несколько отраслей экономики, которые направлены на удовлетворение потребностей в перевозке пассажиров и грузов. Сюда относиться транспорт, который обеспечивает процесс перемещения, транспортная промышленность, учреждения профессиональной подготовки, проектные работы и ремонтные предприятия.

Транспортная система - это отрасль экономики, в которую входят единая транспортная сеть, подвижной состав, трудовые кадры, и система регулирования для всех видах транспорта на государственном, региональном и муниципальном уровнях.

Продавая свои услуги, перемещая грузы и пассажиры, транспорт является субъектом рынка, но в то же время, осуществляя физический обмен товарами, транспорт выступает частью инфраструктуры рынка.

Развитие транспортной системы должно быть пропорциональным экономическому росту страны. На основании зарубежных исследований, рост ВВП в развитых странах отражается пропорциональным увеличением цены на основные фонды транспорта. Поэтому, в процессе развития экономики государства транспортная сфера должна меняться на основании динамики спроса на транспортные услуги.

На основании вышеизложенного выделим следующие особенности транспорта, как одной из отраслей экономики:

Транспорт не производит материальной продукции. Он продолжает процесс производства в рамках процесса обращения. Он не занимается созданием новой продукции, а занимается лишь перемещением товаров, созданных другими отраслями, что приводит к увеличению стоимости продукции за счет транспортных издержек.

Продукцию, производимую транспортом, - перевозка пассажиров и грузов, нельзя отделить от процесса транспортного производства. Она не подлежит накоплению. В связи с этим, вопрос транспортного резерва заключается в создании резервов пропускной способности.

Транспортная продукция не содержит сырья, но при этом потребляет большое количество топлива или электроэнергии, металла, горюче-смазочных материалов.

Приращенный капитал в транспортной отрасли выступает только в денежной форме, а не в товарной, как, например, в промышленности или сельском хозяйстве.

Особые требования к качеству работы и эффективности транспортной системы предъявляются непосредственно к производственному процессу транспортной деятельности, так как транспортный рынок реализует не товар, а только производственный процесс.

Количество труда, которое затрачивается на перемещение товаров, зависит от веса и расстояния, а не от их стоимости.

Доставка товаров от производства к конечному потребителю и перевозка пассажиров возможны только при взаимодействии различных видов транспорта.

Структура транспорта представляет собой систему, в которую входят две подсистемы: транспорт общего пользования и не общего, каждая из которых может быть представлена организациями государственной, муниципальной или частной форм собственности.

Транспортом общего пользования является транспорт, осуществляющий перевозки пассажиров и грузов в соответствии с законодательством, не зависимо от их возникновения. Транспорт не общего пользования осуществляет перевозки товаров внутри сферы производства. Такие перевозки называются внутрипроизводственными или технологическими

Развитие транспортной системы Российской Федерации в настоящее время становится необходимым условием для реализации инновационных моделей экономического роста страны и улучшения качества жизни ее населения.

Несмотря на положительные тенденции в работе некоторых видов транспорта, в целом транспортная система не в полной мере отвечает перспективам развития и существующим потребностям страны.

Несогласованное и несбалансированное развитие отдельных транспортных категорий в условиях ограниченности инвестиций привело к нерациональному их соотношению в транспортном балансе Российской Федерации. Ослаблены позиции внутреннего водного транспорта и гражданской авиации, что не позволяет использовать в полной мере их конкурентные преимущества для увеличения объемов грузопассажирских перевозок, реализации и наращивания российского транзитного потенциала. Существенные резервы для повышения эффективного функционирования транспортной системы Российской Федерации выявляются на стыках взаимодействия отдельных видов транспорта - именно там наблюдаются наибольшие диспропорции и значительные потери.

Неравномерность развития транспортной инфраструктуры в регионах серьезно ограничивает развитие единого экономического пространства РФ и не дает возможности осваивать ресурсы регионов в полной мере. Наиболее существенны эти различия между европейскими регионами Российской Федерации и районами Сибири и Дальнего Востока. На сегодняшний день различия в транспортной обеспеченности среди субъектов Российской Федерации достигли недопустимого уровня.

субъектов Российской Федерации не имеют железнодорожного сообщения, в 40 тыс. населенных пунктах нет постоянной круглогодичной связи с транспортными сетями общего пользования по дорогам для автомобильного транспорта с твердым покрытием. Из-за отсутствия железнодорожного транспортного обеспечения до сих пор остаются не освоенными 23 разведанных крупных месторождения важных природных ресурсов. Различия между отдельными субъектами Российской Федерации в плотности дорог с твердым покрытием достигают 450 раз в расчете на 1000 кв. км.

Несоответствие между уровнем развития автомобильных дорог, уровнем автомобилизации и спросом на автоперевозки приводит к значительному росту расходов, длительным простоям транспортных средств, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности. В последние 10 лет, при повышении уровня автомобилизации на 85% рост протяженности автомобильных дорог общего пользования составил всего лишь 15,7%, то есть, на сегодняшний день темпы роста автомобилизации существенно опередили темпы роста общей протяженности сети автомобильных дорог. Эксперты подсчитали, что потери Российской Федерации по причине неразвитости и низкой пропускной способности сети автомобильных дорог составили 3% ВВП, что в 6 раз выше аналогичных потерь в странах Европейского Союза.

Сегодня доля протяженности федеральных автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки, уже достигла 29% (14 тыс. км), а в районе Московского транспортного узла - превысила 60%. Около 50% общего объема автоперевозок по дорогам федерального значения в настоящее время осуществляется в условиях значительного превышения нормативного уровня загрузки дорожных сетей. Это заметно увеличивает себестоимость перевозок и отрицательно влияет на безопасность движения.

Неудовлетворительное состояние автомобильных дорог, как и бездорожье, являются существенным ограничением при переходе на инновационную модель социально-экономического развития РФ.

Значительные потери несет Российская Федерация и от низкой конкурентоспособности транспортной системы. Основными проблемами, не дающими реализовать конкурентные преимущества нашей стране на мировом рынке, являются:

несоответствие транспортной инфраструктуры РФ потребностям внешней торговли;

недоиспользование транзитного потенциала;

низкая конкурентоспособность отечественных перевозчиков на мировом рынке.

Сегодня транзит через территорию Российскую Федерацию составляет менее 1% товарооборота между европейскими и азиатскими странами, то есть, используется только от 5 до 7% ее транзитного потенциала. В полной мере реализовать транзитный потенциал Российской Федерации возможно только при условии комплексного развития крупных транспортных коридоров по направлениям "Север - Юг" (от побережья Балтийского моря до Персидского залива), "Запад - Восток" (используя Транccиба) и Северного морского пути. Повышение эффективности транзитных перевозок требует качественно нового развития транспортных узлов, таможенных переходов, терминально - логистических комплексов. Для решения этих задач Россия имеет минимальное количество времени учитывая то, что странами Зарубежья инициируется ряд глобальных проектов для осуществления экономических связей между евроазиатскими государствами в обход территории РФ. Реализация этих проектов может нанести серьезный ущерб экономике Российской Федерации и ее политическим интересам.

Рост российской экономики сдерживается отсутствием возможностей в сфере пассажирского транспорта для обеспечения необходимой подвижности населения, а также мобильности трудовых ресурсов. Например, система, обеспечивающая магистральные пассажирские перевозки воздушным транспортом, не дает большинству россиян доступных возможностей для перемещения внутри страны. Несмотря на растущие быстрыми темпами объемы перевозок гражданской авиации в Российской Федерации, которые в последние годы превышают среднемировые более чем в 2 раза, ее развитие по-прежнему не соответствует масштабам территории РФ и потребностям населения в авиаперевозках. Стагнация внутри региональных и местных авиаперевозок, отсутствие эффективного взаимодействия магистральных и региональных авиакомпаний, недостаточная развитость технологий, которые основаны на использовании узловых аэропортов - все это стало причиной искажения сети авиамаршрутов: две трети всех внутрироссийских пассажирских авиаперелетов осуществляется через Москву, что заметно снижает эффективность перелетов и качество обслуживания пассажиров.

Износ основных производственных транспортных фондов по отдельным группам достигает 55-70%. Действующие в настоящее время финансово-экономические механизмы инновационного развития и воспроизводства основных фондов недостаточно эффективны и, к тому же, не в полной мере адаптированы к особенностям современной транспортной отрасли. Сегодня объемы перевозок увеличиваются, в основном, благодаря росту интенсивности использования существующих основных фондов, зачастую устаревших физически и морально.

Показатели безопасности на транспорте также продолжают ухудшаться. Число дорожно-транспортных происшествий с участием автомобильного транспорта за последние годы увеличивалось ежегодно в среднем на 10%. ДТП негативно влияют на развитие экономики страны. Ежегодные потери от транспортных происшествий, по оценкам экспертов, достигают 8% валового внутреннего продукта.

Анализ отдельных аспектов несоответствия между транспортной системой и потребностями социально-экономического роста Российской Федерации показывает, что эти аспекты являются не частными проблемами отдельных видов транспорта, а носят комплексный характер. По сути, существующие ограничения связаны с отсутствием единой транспортной системы. Используя программно-целевой метод управления, возможность эффективного решения данной проблемы определяется следующими факторами:

комплексный характер проблемы, который обусловлен сложной структурой транспорта, объединяющей в единую систему отдельные виды транспорта, а также его особой ролью в инфраструктурной отрасли, обеспечивающей условия для экономического роста, повышения качества жизни населения и рациональной интеграции РФ в мировую экономику;

возможность концентрировать ресурсы на приоритетных задачах, направленных на целостное решение системной проблемы и создание оптимальных условий для комплексного развития всех видов транспорта;

высокая капиталоемкость и долгая окупаемость инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры, которыми обусловлена их низкая инвестиционная привлекательность для бизнеса, а также необходимость активного участия государства (в том числе финансового) в их реализации;

необходимость системного формирования комплекса взаимосогласованных по срокам и ресурсам инвестиционных проектов развития транспортной системы, реализуя которые, страна позволит получить не только солидный отраслевой эффект, но и в целом приведет к заметным позитивным социально-экономическим последствиям для российского общества;

возможность внедрения проектного механизма управления программными мероприятиями. Это даст возможность скоординировать деятельность федеральных и региональных органов исполнительной власти, муниципальных образований и других участников инвестиционного процесса, а также позволит достигнуть синергетического эффекта от реализации взаимно дополняющих друг друга инновационных, инвестиционных и других мероприятий;

важность эффективного взаимодействия Министерства транспорта Российской Федерации и находящихся в его ведении федеральных агентств с другими федеральными органами исполнительной власти.

Отказ использовать программно-целевой метод приведет к усилению дисбаланса между потребностями социально-экономического развития страны и развитием транспортной системы.

В настоящее время имеются два альтернативных варианта решения данной системной проблемы.

Первый вариант заключается в разработке федеральных целевых программ развития отдельных видов транспорта, которые, в основном, будут направлены на решение отраслевых проблем.

Вторым вариантом предусмотрено активное воздействие на ситуацию при помощи программно-целевого метода управления, который предполагает разработку единой Федеральной целевой программы "Развитие транспортной cиcтемы России (2010-2020 г.г.)" (далее - Программа) для решения проблемы в целом (в ред. Постановления Правительcтва РФ от 05.05.2013 N 401).

Реализация комплекса программных мероприятий, независимо от варианта решения проблемы, будет сопряжена с различного рода рисками.

Макроэкономические риски связаны с неблагоприятными изменениями макроэкономической ситуации. Это может привести к значительному снижению объема инвестиций и недостаточному обеспечению ресурсами мероприятий, направленных на развитие транспортной системы. Данный сценарий развития может привести к отказу от реализации новых долгосрочных проектов и приведет к невыполнению поставленных целей и нарастанию объемов незавершенного строительства.

Геополитические риски обусловлены, в основном, восточным вектором российской политики, который определен важнейшим приоритетом, способным качественно поднять конкурентоспособность страны на пути ее интеграции в систему экономических отношений Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества. Сегодня имеется вероятность ослабления позиций России в Дальневосточном регионе. Успешная реализация геостратегических интересов Российской Федерации в большой степени будет зависеть от эффективного развития транспортной системы, которая нацелена на решение задач связанности субъектов РФ с центральной частью страны.

Предполагаются также неблагоприятные тенденции и в развитии демографической ситуации в России. К 2020 году вероятно уменьшение численности населения до 141,3 млн. человек, наиболее интенсивно будет происходить снижение численности населения трудоспособного возраста (с 89,8 млн. человек до 78,9 млн. человек). Это может вызвать дефицит трудовых ресурсов, а также снижение эффективнocти реализации мероприятий Программы.

Риск недостаточной адаптивности и гибкости Программы к изменениям внешних условий, в частности, вызван излишней бюрократизацией процедур корректировки и актуализации Программы. Однако, этот риск может быть сведен к минимуму путем четкого контроля над результатами по основным направлениям реализации Программы, а также за счет повышения ответственности и расширения прав государственных заказчиков и исполнителей Программы. Это даст возможность для обеспечения своевременного выявления сбоев в достижении запланированных результатов и позволит осуществить оперативную корректировку конкретных задач и механизмов достижения целей Программы.

Анализ обоих вариантов решения системной проблемы показывал, что наиболее предпочтительным является второй вариант, так как он позволяет снизить потери от указанных рисков. Основные преимущества этого варианта:

концентрация ресурсов на решении первоочередных задач по развитию транспортной системы и реализации комплексных проектов (на стыке нескольких видов транспорта) по развитию транспортной инфраструктуры, способствующей решению важнейших задач транспортной политики Российской Федерации и созданию благоприятных условий для ее социально-экономического развития;

комплексное согласованное развитие транспортных узлов, которое будет способствовать повышению конкурентоспособности субъектов РФ и ускорит развитие региональных "точек роста";

внедрение положительного опыта реализации крупных транспортных проектов на условиях государственно-частного партнерства, служащее сигналом для бизнес-сообщества и повышающее инвестиционную привлекательность отрасли;

повышение результативности реализации Программы и эффективного использования бюджетных средств.

.2 Обзор транспортных систем зарубежных стран

Транспортная система западных европейских стран

Западная Европа включает в себя свыше 20 государств, которые несут различные исторические, природные, социально-экономические, этнические и культурные аспекты. Сегодня Европейский Запад - это мощный центр экономики мира.

На территории Западной Европы сосредоточены одни из крупнейших в мире производители в сфере машиностроении, в частности автомобилестроение («Фольксваген» - Германия, «Рено» - Франция, «Вольво» - Швеция).

Транспорт в Западной Европе имеет высокий уровень развития: крупные автомобильные магистрали, морские порты (Марсель, Роттердам, Гавр, Гамбург. Высокое значение имеет трубопроводный и воздушный транспорт.

В настоящее время объемы грузовых и пассажирских перевозок железнодорожным транспортом достигли самого высокого уровня за всю историю Западной Европы (как стран - членов Европейского Союза, так и стран Европейской ассоциации свободной торговли).

С момента окончания Второй Мировой Войны грузооборот железных дорог достиг наивысшего уровня в 2010 году и составил 251 млрд. ткм. Исключением стала Великобритания. По причине замедления роста экономики Западной Европы, в 2012 году грузооборот снизился.

За последние 30 лет произошел рост международных грузовых сообщений и составил практически 50% от общего объема грузовой работы железнодорожного транспорта. Эти сообщения на данный момент являются наиболее динамично сферой отрасли.

Сегодня рост объемов перевозок осваивается на железных дорогах, протяженность которых около 4 млн. км., что в 25 раз меньше, чем протяженность автомобильных дорог.

Кроме этого, 59 % от всей протяженности сети составляют однопутные линии, которые имеют малую пропускную и провозную способность. Из-за этого основная часть работы по перевозкам приходится на линии с большим числом путей, образующих мощные транспортные коридоры. Также на основных железнодорожных линиях интенсивность движения поездов очень высока. Это тормозит дальнейший рост объема перевозок.

Транспортная система Японии

Основная отличительная черта транспортной системы Японии - это колоссальная зависимость от железных дорог, по сравнению с другими странами. Железнодорожный транспорт осуществляет более 52% от всего количества грузо- и пассажироперевозок. Также стоит отметить, что на данный момент отрасль железнодорожного транспорта находиться в начале нового этапа развития. Это обусловлено расширением и модернизацией железнодорожной сети, вводом в эксплуатацию большего объема поездов на магнитной подушке, глобальными темпами роста компьютеризации подвижного состава. Так же удалось сократить время перевозок (в основном пассажирских) за счет сверхскоростных магистралей.

Создание новых магистралей и перенос части пассажирского потока на линии метро и автобусы позволит сократить расходы на содержание железнодорожного городского транспорта.

Линии метро в Японии существуют в 9 городах, включая Токио и Осака. Несмотря на высокие темпы развития железнодорожного транспорта Японии, за последнее время начал происходить переход к автомобильному виду транспорта, а порой даже воздушному.

В пересчете на квадратный километр площади длину дорог в Японии можно сравнить с таким же показателем для США и Германии. В Японии такой показатель равен 3,0 км, в США - 0,7 км, а в Германии - 2,0 км.

За последнее десятилетие сеть скоростных автодорог в Японии увеличилась практически вдвое. Ежегодно капиталовложение в автодорожную систему Японии превышает 60 % от объема вложений на эти же цели в США, и в разы превосходит затраты стран Западной Европы. К началу 2020 г. планируется увеличить общую длину автомобильных дорог до 14 тыс. км., а также развить сеть пассажирских перевозок, включающую автомобильные линии и таксопарки.

В последнее время большое внимание уделяется созданию маршрутов грузовых и пассажирских перевозок морскими путями, по средствам высокоскоростного транспорта (более 65 км/ч). Общие темпы роста перевозок сохранились благодаря принятым мерам и составили 130 млн. т.

Развитию воздушного транспорта Японии способствуют благоприятные условия спросу и предложения. Данный вид транспорта в Японии используется не только для международного сообщения, но и для перевозок внутри страны. Резко вырос спрос на авиационные услуги в сфере бизнеса: снижение времени грузовых и пассажирских перевозок способствуют увеличению коммерческой прибыли, а иногда и заключению многомиллионных сделок. Снижение расчетной цены на услуги воздушного транспорта послужило положительным фактором для развития авиаперевозок внутри страны. На сегодняшний день разность в стоимости перелета и переезда по скоростной железной дороге между двумя городами страны составляет всего 10 %.

Выводы.

Управление транспортной системой остается сложным и осуществляется благодаря слаженной работе многих государственных органов. В развитых странах управлением транспортной системы занимается, как правило, министерство транспорта, которое является бюджетной организацией.

По средством влияния внутренних и внешних факторов изменяется и спрос на грузовые и пассажирские перевозки на разных видах транспорта. Спрос выступает как функция экономического развития страны, природных условий, ресурсов, рынка труда и сбыта, а также уровня покупательской способности населения.

До 2020 г. возможен умеренный рост грузовых и пассажирских перевозок в среднем на 2-3 %. При этом значительно могут измениться конфигурация и объемы грузоперевозок различными видами транспорта. Причина этого в том, что государственные органы управления оказывают значительное влияние за счет льготных кредитов, субсидий и дотаций на развитие магистральных видов транспорта.

ГЛАВА II. УПРАЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПРИМЕРЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

.1 Характеристика транспортной системы и дорожного хозяйства Республики Татарстан

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан создано для проведения государственной политики и осуществления государственного управления транспортным комплексом.

Основные задачи Министерства:

разрабатывать и реализовывать государственную транспортную политику, направленную на полное удовлетворение потребностей населения и государства в транспортных услугах, а также сокращение транспортных издержек и сохранение на территории Республики Татарстан и Российской Федерации единого транспортного пространства;

повыщать уровень доступности транспортных услуг для хозяйствующих субъектов и населения;

нейтрализовать негативные последствия нарастающей автомобилизации, негативно влияющие на экологию, безопасность, на состояние дорог, снижающие скорости движения и увеличивающие риски техногенных катастроф;

формировать и координировать развитие современной транспортной инфраструктуры, а также функционирование международных транспортных коридоров на территории РТ.

Функции Министерства:

управление транспортным комплексом на территории РТ;

управление строительством, ремонтом, реконструкцией и содержанием автомобильных дорог общего пользования, эстакад, мостов и иных инженерно-транспортных сооружений регионального значения;

организация транспортного обслуживания населения Республики Татарстан автомобильным (городское, пригородное и междугороднее сообщение), железнодорожным, воздушным (пригородное и межмуниципальное сообщение) и внутренним водным транспортом.

Полномочия Министерства:

разработка и организация реализации проектов и программ научно-технического и социально-экономического развития транспортного комплекса как на краткосрочный, так и на среднесрочный и долгосрочный периоды, участие в формировании межотраслевых и межрегиональных программ;зpaбoткa законодательных проектов и других нормативно-правовых актов, которые определяют функционирование транспортного комплекса, в установленном порядке принимает участие в их рассмотрении;

издание в установленном порядке нормативных актов по вопросам, относящимся к компетенции Министерства;

участие в разработке и согласовании проектов законов РТ и федеральных законов, а также других нормативно-правовых актов;

выпoлнeниe функций государственного заказчика республиканских целевых программ в рамках деятельности Министерства;

выполнение функций получателя и главного распорядителя средств федерального бюджета и бюджета Татарстана, выделяемых для содержания Министерства и реализации возложенных на него функций;рганизация и осуществление ведомственного финансового контроля;пределяет необходимый объем ежегодного финансирования на содержание и ремонт объектов транспортного комплекса, которые находятся в государственной собственности РТ;

размещение в соответствии с законодательством РФ заказов и заключение государственных контрактов на выполнение работ, поставку товаров и оказание услуг для нужд Министерства, а также для государственных нужд в данной сфере деятельности;

выполнение функций заказчика на пассажирские перевозки по регулярным межмуниципальным маршрутам;

определение в установленном законодательством порядке организатора пассажирских перевозок, заключение с ним договоров об организации транспортного обслуживания населения на маршрутах межмуниципального значения на территории Татарстана, осуществление контроля его деятельности;

содействие в развитии сети пассажирских автостанций и автовокзалов на территории Татарстана, определение и утверждение состава пассажирских автостанций и автовокзалов на межмуниципальных маршрутах;

утверждение порядка ведения реестра маршрутов межмуниципального значения;

утверждение порядка ведения реестра перевозчиков, которые осуществляют пассажирские перевозки на межмуниципальных маршрутах;

участие в разработках проектов законов о бюджете Республики Татарстан, а также в организации исполнения и непосредственном исполнении республиканского бюджета;

контроль над использованием бюджетных средств в проектах, которые реализуют организации транспортного комплекса;

участие в развитии предпринимательства в транспортной сфере;

организация мероприятий по созданию банка данных и информационных систем для приоритетных направлений деятельности Министерства и обеспечение их сохранности;

обеспечение реализации кадровой политики транспортного комплекса, организация подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров; проведение аттестации руководителей государственных учреждений и государственных унитарных предприятий, а также их работников;

осуществление в установленном порядке приема граждан и рассмотрение их письменных и устных обращений;

оказание помощи транспортным организациям в области развития производственно - экономических связей во внешнеэкономической деятельности;зpaбoткa и реализация мероприятий, направленных на повышение качества продуктов и услуг транспортного комплекса Республики Татарстан;

организация взаимодействия в установленной сфере деятельности с Министерством транспорта РФ, органами исполнительной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления;

обеспечение подготовки, заключения соглашений с органами местного самоуправления об индикаторах оценки эффективности использования субсидий, полученных ими из, регионального фонда софинансирования социальных расходов и фонда муниципального развития;

в пределах своей компетенции осуществление координации деятельности организаций транспортной сферы, в том числе - в области ресурсосбережения и охраны окружающей среды в транспортном комплексе;

участие в планировании и проведении мероприятий, нацеленных на предупреждение и ликвидацию чрезвычайных ситуаций, борьбу с терроризмом, а также мероприятий по транспортному обеспечению работ по ликвидации чрезвычайных ситуаций техногенного и природного характера;

организация и обеспечение мобилизационной подготовки и мобилизации Министерства, координирование, контроль и обеспечение проведения организациями, находящимися в сфере ведения Министерства либо деятельность которых связана с его деятельностью, а также организация мероприятий по мобилизационной подготовке и осуществление методического обеспечения этих мероприятий;зpaбoткa планов мероприятий, обеспечивающих охрану объектов транспортного комплекса, которые находятся в государственной собственности РТ, предотвращение совершения противоправных действий в отношении этих объектов;

обеспечение защиты государственных информационных ресурсов, контроль эффективности защиты сведений, которые, в соответствии с законодательством, составляют государственную тайну в организациях, подведомственных Министерству;

обеспечение выполнения обязательств по международным договорам, которые касаются деятельности транспортного комплекса на территории РТ;

осуществление в пределах своей компетенции взаимодействия со СМИ, обеспечение информирования жителей Татарстана о приоритетных сферах деятельности Министерства;

осуществление по согласованию с Кабинетом Министров РТ сотрудничества и заключение договоров и соглашений с органами местного самоуправления, федеральными органами исполнительной власти, предприятиями, учреждениями, организациями, и гражданами по вопросам, касающимся деятельности Министерства;

осуществление межрегионального международного и внешнеэкономического сотрудничества в сфере развития и эфективного функционирования транспортного комплекса;

обеспечение в пределах своей компетенции контроля над выполнением законодательных актов РФ и РТ на объектах инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, водного, трубопроводного, воздушного, и внеуличного скоростного вида транспорта;

формирование единой информационной среды, разработка эффективных методов информационного обеспечения транспортной инфраструктуры в РТ;

организация работы комиссии по обследованию железнодорожных переездов, а также по вопросам обеспечения безопасного движения на них;

формирование предложений по технологии выполнения грузоперевозок, развитию и модернизации транспортной инфраструктуры, и оказания дополнительных услуг; зpaбoткa критериев и показателей функционирования транспортного комплекса РТ в целях сокращения транспортных издержек и повышения безопасности грузовых и пассажирских перевозок;зpaбoткa требований по контролю качества транспортных услуг и проведение исследований в целях объективной оценки качества услуг, оказываемых транспортным комплексом Республики Татарстан;

обеспечение правового информирования организаций, которые осуществляют деятельность в области грузовых и пассажирских перевозок на всех видах транспорта;

содействие в создании целостной эффективной системы сервисного обслуживания пассажирских и грузовых автомобилей на автомобильных дорогах в пределах территории Республики Татарстан;

организация взаимодействия предприятий, которые сотрудничают в сфере автомобильных перевозок (грузовых и пассажирских) с лизинговыми компаниями для оказания содействия расширению и обновлению автомобильного парка РТ;

обеспечение использования единых стандартов технологической совместимости различных видов транспорта, призванных оптимизировать их взаимодействие;зpaбoткa порядка определения нормативных значений параметров качества транспортного обслуживания населения с целью его дальнейшего использования органами местного самоуправления в формировании муниципальной сети транспортных маршрутов;

определение потребности населения в автомобильном, городском, наземном электрическом, пригородном железнодорожном и речном транспорте общего пользования, курсирующем по регулярным межмуниципальным маршрутам;

формирование заказа на транспортное обслуживание населения в рамках регулярных межмуниципальных маршрутов в пределах выделенных для этих целей бюджетных ассигнований;

формирование и утверждение межмуниципальной и пригородной маршрутной сети;

осуществление ведения реестра регулярных межмуниципальных маршрутов, разработка и утверждение на его основе схемы республиканской маршрутной сети;

заключение договоров с пассажирскими автостанциями, автовокзалами, определяющих условия пользования услугами этих объектов всеми перевозчиками, которые допущены к выполнению регулярных маршрутных межмуниципальных перевозок;

обеспечение контроля работы автовокзалов, пассажирских автостанций и диспетчерских пунктов;

обеспечение контроля над исполнением перевозчиками принятых договорных обязательств, а также установленных стандартов, правил и нормативов;

осуществление координации работы пассажирского транспорта перевозчиков на маршрутах при нарушении утвержденных расписаний, если они вызваны неблагоприятными дорожными и погодно-климатическими условиями, а также чрезвычайными обстоятельствами;

обеспечение организации на внутренних водных путях РТ круглогодичной навигации;

формирование и разработка требований и правил эксплуатации транспортной инфраструктуры для обслуживания лиц с ограниченными возможностями;

разработка и утверждение порядка диспетчерского регулирования движения транспортных потоков;зpaбoткa правил и осуществление учета внутренних водных путей РТ с целью формирования и ведения единого государственного реестра республиканских внутренних водных путей;

формирование правил ведения автоматизированных централизованных баз с персональными данными о пассажирах и предоставления данных, содержащихся в этих базах;

формирование реестра транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, включая категорированные транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры ;

формирование в установленном порядке перечня маршрутов автомобильных, железнодорожных и внутренних водных перевозок, при выполнении которых должны быть сформированы автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах;

обеспечение разработки и реализации стратегического развития транспортного комплекса;

осуществление развития для транспортного комплекса нормативно-правовой базы;

обеспечение разработки и внедрения современных финансово-экономических моделей и механизмов транспортного комплекса, в том числе и концессионных соглашений;

обеспечение разработки мероприятий, направленных на снижение ресурсо- и энергоемкости транспортного комплекса;

создание единой информационной среды технологического взаимодействия участников перевозочного процесса и различных видов транспорта с учетом создаваемой интегрированной информационной системы, в том числе и логистических центров;

обеспечение разработки и реализации ведомственных целевых программ;

организация проведения отраслевого аудита, функционального анализа эффективности деятельности, анализа ценообразования на транспортных предприятиях транспортного;

ведение мониторинга выполнения ведомственных, республиканских и федеральных программ транспортного комплекса;

внедрение современных информационных и автоматизированных систем управления на объектах транспортной инфраструктуры и пассажирском транспорте;

разработка и реализация мер, направленных на уменьшение уязвимости и объектов транспортной инфраструктуры, повышение транспортной безопасности;

управление транспортными потоками в установленном порядке на территории Татарстана;

разработка комплексных предложений по мерам господдержки для предприятий грузового и пассажирского транспорта;

организация информирования перевозчиков и субъектов транспортной инфраструктуры о совершении и об угрозах совершения актов незаконного вмешательства на транспортных средствах и объектах транспортной инфраструктуры;зpaбoткa предложений по комплексным мерам поддержки субъектов малого и среднего бизнеса, занимающихся пассажирскими перевозками, которые направлены на их развитие, в том числе - на разработку и выполнение ведомственных целевых программ в соответствующей сфере деятельности;

обеспечение в установленном порядке взаимодействия органов исполнительной власти РТ с органами исполнительной власти субъектов РФ по вопросам, связанным с развитием транспортного комплекса.

Структура Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан представлена на рисунке №1.

Функциональные обязанности каждого отдела Министерства представлены в Приложении 1.

сссссссссс

Рис.1. Структура Министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ

.2 Показатели эффективности Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан

Оценить эффективность деятельности Министерства можно по следующим показателям:

) контроль финансово-хозяйственной деятельности по автотранспортным предприятиям РТ;

) контроль пассажирских перевозок автобусами общего пользования по видам сообщения;

) контроль финансово-хозяйственной деятельности предприятий городского электротранспорта и т.д.

Рассмотрим эффективность работы Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан в период с 2013 по 2014 годы.

Автомобильный транспорт Татарстана представлен 80-ю перевозчиками различных форм собственности, в числе которых - 25 крупных республиканских автотранспортных предприятий.

Существующая маршрутная сеть Татарстана работает в 22 городах, 18 поселках городского типа и в 3073 сельских населенных пунктах.

Совокупный доход автотранспортных предприятий РТ в 2014 году составил 3 450,3 млн. рублей - на 3,1% меньше, чем в аналогичный период 2013 года.

В 2014 году республиканскими пассажирскими автотранспортными предприятиями перевезено 202,5 млн. человек против 207,4 млн. человек в 2013 году. По отношению к уровню позапрошлого года спад составил 2,9%.

В целом по итогам финансово-хозяйственной деятельности автотранспортные предприятия Татарстана за 2014 год получили 11,8 млн. рублей прибыли, тогда как совокупный результат 2013 года - 17,2 млн. рублей прибыли (таб.1).

Таблица 1

Итоги и оценка финансово-хозяйственной деятельности по автотранспортным предприятиям Республики Татарстан за 2014 года

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Ед.изм. | 2013 год | 2014 год | 2014 г. в % к 2013 г. |
| Доходы - всего | млн.руб. | 3560,7 | 3450,3 | 96,9 |
| Расходы - всего | млн.руб. | 3543,5 | 3438,5 | 97,1 |
| Чистая прибыль (убыток) | млн.руб. | 17,2 | 11,8 | 68,6 |
| Объем перевозки пассажиров | млн.пасс. | 207,4 | 202,5 | 99,5 |
| пассажирооборот | млн.пасс. | 2075,2 | 2068,9 | 99,7 |
| Количество маршрутов | ед. | 703 | 709 | 100,8 |
| Среднесписочное количество машин | ед. | 1521 | 1516 | 99,7 |
| Производительность труда 1 работника | тыс.руб. | 532,2 | 548,9 | 103,2 |
| Среднесписочная численность | чел. | 1739 | 1798 | 103,4 |
| Среднемесячная заработная зарплата | тыс.руб. | 12,3 | 13,5 | 109,8 |

В среднесписочном количестве подвижного состава крупнейших республиканских автотранспортных пpeдпpиятий насчитывается в 2014 году 1516 единиц автобусов, обслуживающих 709 маршрутов.

В среднесписочной численности сотрудников, работающих на автотранспортных предприятиях Республики Татарстан, насчитывается 1798 человек, что на 3,4 % больше по сравнению с 2013 годом.

Таблица 2

Пepeвoзки пассажиров автобусами общего пользования по видам сообщения (миллионов человек)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 2013 год | 2014 год |
| Всего, в том числе: | 207,4 | 202,5 |
| Внутригородские перевозки | 188,0 | 183,5 |
| Пригородные перевозки | 16,5 | 15,5 |
| Междугородные перевозки (включая международные) | 2,9 | 3,5 |

Среднемесячная заработная плата на предприятиях автомобильного транспорта, осуществляющих пассажирские перевозки, составила за 2014 год 13,5 тыс.руб. В целом наблюдается рост уровня средней заработной платы по автотранспортным предприятиям на 9,8% (2013 год - 12,3 тыс.руб.).

В 2014 году в соответствии с Законом РТ № 70 - ЗРТ «Об организации пассажирских перевозок, осуществляемых автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования на территории Республики Татарстан», проводились конкурсные процедуры на организацию транспортного обслуживания населения на межмуниципальных автобусных маршрутах в Республике Татарстан, в результате которого определены 48 перевозчиков, допущенные к выполнению регулярных маршрутных перевозок на Республике Татарстан на 154 межмуниципальных маршрутах.

Для выплаты компенсации на возмещение недополученных доходов автотранспортных предприятий, осуществляющий перевозку пассажиров по маршрутам «Казань-древний город Болгар-Казань» и «Казань-остров-град Свияжск» было принято постановление Кабинетов Министров Республики Татарстаан от 29.12.2014 года №1057 «Об утверждени Пopядкa предоставления субсидий из бюджета Республики Татарстан на возмещение недополученных доходов автотранспортных предприятий, осуществляющий перевозку пассажиров по маршрутам «Казань-древний город Болгар-Казань» и «Казань-остров-град Свияжск».

Для выплаты компенсации на возмещение затрат, связанных с транспортным обслуживанием граждан, вынужденно покинувших территорию Украины и прибывших на территорию Республики Татарстан было принято постановление Кабинета Министров Республики Татарстан от 29.12.2014 года №1056 «Об утверждении Порядка предоставления субсидий из бюджета Республики Татарстан транспортным организациям на возмещение затрат, связанных с транспортным обслуживанием граждан, вынужденно покинувших территорию Украины и прибывших на территорию Республики Татарстан».

В 2014 году продолжалась общая тенденция роста показателей в сфере автомобильных грузоперевозок (в сравнении с предыдущими периодами). Это связано с ростом промышленного сектора экономики республики, а также торговой сферы, где автомобильный транспорт является основным для совершения грузоперевозок, а также переориентацией спроса потребителя на отечественного производителя и, следовательно, увеличением запросов на внутренние перевозки. Перевозки с помощью автомобильного транспорта отличаются повышенной маневренностью и доступностью.

По предварительным данным объем перевезенных грузов автотранспортом предприятий всех видов деятельности (с учетом предпринимателей, занимающихся коммерческими грузовыми перевозками) за 2014 год составляет 25,9 млн. тонн грузов (109,2% к уровню 2013 г.). Грузооборот составляет 3458,2 млн. т. км (110,5% к уровню 2013г.).

Основными направлениями развития грузового автомобильного транспорта являются обновление и модернизация структуры парка грузовых автомобилей с учетом требований рынка и современных международных стандартов, совершенствование дорожной сети, транспортной и сервисной инфраструктуры, устранение диспропорции и узких мест в их развитии, развитие взаимодействия с другими видами транспорта (мультимодальные и интермодальные перевозки грузов).

Городской электрический транспорт Республики Татарстан представлен деятельностью 4 предприятий: МУП «Метроэлектротранс», ООО «Электротранспорт», ГУП «Горэлектротранспорт», МУП «Альметьевское транспортное управление».

Среднесписочное количество подвижного состава предприятий городского электрического транспорта в 2014 году составило 591 единиц, в том числе 286 трамваев, 258 троллейбусов, 47 вагонов метрополитена.

Городским электрическим наземным транспортом осуществляются перевозки пассажиров по 42 маршрутам в 4 крупных городах: г. Казань,   
г. Набережные Челны, г. Нижнекамск, г. Альметьевск. В городе Казань также осуществляются перевозки метрополитеном.

Объем перевезенных пассажиров городским электрическим транспортом за 2014 год составил 106,9 млн.пасс., что в сравнении с аналогичным периодом прошлого года меньше на 3,7%.

За анализируемый период доход предприятий городского электрического транспорта составил 1780,2 млн.руб., что выше уровня аналогичного периода прошлого года на 8,2 %, расходы за 2013 год увеличились на 11,5% и составили 3120,2млн.рублей.

В целом предприятия городского электрического транспорта в 2013 году отработали с убытком, который составил 1186,6 млн.рублей. В сравнении с аналогичным периодом прошлого года этот показатель возрос на 30%. Однако, следует отметить, что ГУП «Горэлектротранспорт» г.Нижнекамска за 2013 год заработал 0,305 млн.рублей прибыли.

Пассажирооборот на предприятиях городского электрического транспорта за 2013 год составил 500,7 млн.км., и возрос в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 6%.

Среднемесячная заработная плата на предприятиях городского электрического транспорта за 2013 год составила 16720 рублей, и возросла в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 9,8 %.

Среднесписочная численность персонала предприятий городского электрического транспорта в 2013 году составила 5189 человек, снизившись на 2%.

Таблица 3

Итоги финансово-хозяйственной деятельности, предприятий городского электрического транспорта в 2013-2014 гг

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Ед. изм. | 2013 год | 2014 год | % |
| Пассажирооборот | млн.пкм | 594,0 | 589,5 | 99,3 |
| Перевезено пассажиров в т.ч. | млн.чел. | 111,1 | 106,9 | 96,3 |
| троллейбусами трамваями метро | млн.чел. млн.чел. млн.чел. | 26,1 53,7 31,3 | 25,8 51,6 29,5 | 98,9 96,0 94,2 |
| Доходы | млн.руб. | 1645,2 | 1780,2 | 108,2 |
| Расходы | млн.руб | 2798,5 | 3120,2 | 111,5 |
| Количество маршрутов | един. | 55 | 57 | 103,7 |
| Среднесписочное количество машин в т.ч. | един. | 591 | 552 | 93,4 |
| троллейбусов трамваев метро | един. един. един. | 258 286 47 | 243 262 47 | 94,2 91,6 100 |
| Среднесписочная численность | чел. | 4818 | 4478 | 92,4 |
| Среднемесячная заработная плата | тыс.руб. | 16,7 | 17,3 | 103,6 |

Для обеспечения доступности услуг автомобильного и городского электрического транспорта отдельным категориям граждан бюджет Республики Татарстан выделил 891,6 млн. рублей, по сравнению с уровнем 2013 года это составило 106 % (в 2013 году из республиканского бюджета было выделено 838,8 млн. рублей).

Увеличение размера бюджетных средств связано с тем, что с 1 января 2014 года компенсация расходов транспортных предприятий производится на основе размера установленных тарифов городского сообщения на территории каждого муниципального образования.

В течение 2014 года реализовано единых месячных социальных проездных билетов - 86 766 единиц, единых месячных детских социальных проездных билетов - 8 110 единиц. Их общая стоимость составила 34 652 876 руб.

Постановлением Кабинета Министров РТ от 06.12.2011 г. № 999 с целью реализации Закона Республики Татарстан от 10.10.2011 г. № 77-ЗРТ утвержден порядок выдачи и переоформления разрешения, а также порядок выдачи дубликата разрешения на осуществление деятельности в транспортной сфере и порядок ведения реестра выданных разрешений.

В соответствии с ч. 1 ст. 4 вышеуказанного закона РТ с 01.01.2013 г. кузов легкового такси должен иметь белый или желтый цвет.

В соответствии с постановлением Государствeннoгo комитета РТ по тарифам от 31.01.2013 г. №7-1/т «Об yстaнoвлeнии размера платы за выдачу (переоформление) разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси на территории Республики Татарстан» первичная выдача или переоформление разрешения оплачивается в размере 400 руб., выдача дубликата разрешения - в размере 200 рублей.

На 01.01.2015 г. выдано всего 17 174 разрешений, в том числе 3630 разрешения - за 2014 год.

.3 Организация и управление транспортной системой на примере пассажирских перевозок

Вопрос организации пассажирских перевозок в крупных городах, таких как Казань, стоит достаточно остро. Необходимо проводить постоянное совершенствование системы организации городского пассажирского транспорта, которая включает в себя повышение качества пассажирских перевозок, вопрос безопасности пассажиров на транспорте, укрепление финансово-экономического положения транспортных предприятий, повсеместное внедрение в систему управления и регулирования пассажирскими перевозками информационно-коммуникационных технологий.

Одним из самых сложных для регулирования видов предпринимательства в сфере транспортных услуг признана деятельность такси. Это объясняется следующими факторами:

большое количество субъектов предпринимательства, вследствие чего возникает проблема контроля и борьбы с нелегальными извозчиками;

такси - это единственный общественный транспорт, в котором договор фрахтования транспортного средства заключается в устной форме;

различие подходов к требованиям, выдвигаемым к такси в крупных мегаполисах и небольших городах;

цеховой принцип организации деятельности такси, сложившийся за многие десятилетия;

Быстрые темпы автомобилизации в России, появление и развитие современных технологий на основе спутниковой навигации, отсутствие модернизации автобусных перевозок способствовали продвижению услуг такси. На сегодняшний день такси становится самым массовым видом общественного автомобильного транспорта. Благодаря ему вырос уровень транспортной доступности населения. Такси, как одно из направлений предпринимательства, занимает значимый сектор экономики, позволяющий решать крупнейшую социально-экономическую задачу на уровне государства - новые рабочие места, открытие индивидуального бизнеса или возможность дополнительного заработка для среднего класса граждан России.

Регулирование деятельности легкового такси России осуществляется на основании следующих Федеральных законов и Постановлениях Правительства Российской Федерации

«Грaждaнcкий кoдекc Российской Федерации (ГК РФ)», № 51-ФЗ от 30.11.1994;

«Уcтaв aвтoмoбильнoгo транспорта и городского наземного электрического транспорта», № 259-ФЗ от 08.11.2007;

«Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», Постановление Правительства Российской Федерации № 112 от 14.02.2009;

«О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (статья 9 - о такси)», № 69-ФЗ от 21.04.2011, в редакции ФЗ-34 от 23.04.2012;

После принятия Фeдeрaльнoгo закона, выполняющего регулирование деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси, права контроля и регулирования рынка таксомоторных услуг были возложены на субъекты Российской Федерации.

На сегодняшний день нормативно-правовая база по обеспечению деятельности перевозок пассажиров и багажа легковыми такси и перевозок по заказу легковыми транспортными средствами, не соответствует современной экономической ситуации, характеризуется фрагментарностью, разными по степени требований правовыми режимами деятельности таксомоторного транспорта, наличием множества устаревших подзаконных актов, которые были разработаны еще в Советском Союзе, и в настоящее время противоречат новым принятым законам. На ряду с этим, при принятии новых законов в сфере общественного транспорта, а также норм налогового законодательства, не обращается внимание на специфику деятельности такси.

Проанализировав рынок таксомоторных услуг за рубежом, а также европейские постановления и директивы, направленные на контроль и регулирование рынка такси, можно выделить следующие факторы:

В 13 странах Европы: Финляндии, Бельгии, Германии, Норвегии, Нидерландов, Венгрии, Австрии, Швеции, Швейцарии, Испании и Великобритании высокий уровень контроля и регулирования таксомоторной деятельности достигается путем взаимодействия государства и экономических механизмов. Первое осуществляет выдачу лицензий на ведение деятельности такси, а второе, в свою очередь, позволяет корректировать количественный и качественный критерии пассажирских перевозок.

Международный опыт показывает, что дерегулирование такси, через которое прошло большинство мировых стран, не имел результата. Необходимо было отказаться от такого направления и перейти к иному плану регулирования рынка такси, заключающемся в ужесточении требований к квалификационному уровню водителей такси, введении экономической поддержки государством программ по развитию легкового такси как общественного транспорта, контролировании финансовых гарантий такого вида предпринимательства.

Несмотря на степень государственного регулирования данной отрасли (полное или частичное), основным условием доступа на рынок по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси в Европе и США, в первую очередь являются требования к профессиональной компетенции водителей и операторов, их социальной репутации, надежности и финансовой гарантии из расчета на каждое транспортное средство. И только во вторую очередь выдвигаются требования к исправности подвижного состава.

В связи с быстрой скоростью развития современных информационных технологий, классические рынки таксомоторных услуг начали разрушаться, так как прежняя философия такси, как узкой и ограниченной услуги, не выдерживает простоты, с которой организовывается перевозка пассажиров легковым транспортом.

Проанализировав мировой опыт таксомоторных перевозок, можно выделить главные задачи регулирования данной отрасли:

гарантия защиты прав потребителей (пассажиров);

безопасность и доступность предоставляемых услуг;

обеспечение конкурентоспособности и общественной безопасности;

предоставление равных условий для участников рынка;

повышение уровня качества предоставляемых услуг;

формирование и своевременная модернизация системы стандартов деятельности такси;

поддержание обоснованной рентабельности и финансового потенциала таксомоторных парков.

Особенности регулирования таксомоторной деятельности в крупных городах мира можно рассмотреть на примере Лондона и Нью-Йорка. Выделяются два типа рынка такси:

первый - для регулируемых такси. таким таксомоторным средствам разрешено брать клиентов на улице и на стоянках такси;

второй - для арендованных такси. это рынок арендованных частных транспортных средств (лондонские мини-такси и ливреи в нью-йорке), имеющий достаточно высокий уровень конкурентоспособности. такие такси заказываются только по телефону.

Такая схема регулирования сложилась для достижения следующих целей - необходимости создания «визитной карточки мегаполиса» и обеспечения деятельности массового вида общественного транспорта, за счет чего услуги такси становятся наиболее общими, но в то же время достаточно разнообразными: от поездки на вокзал, до поездок по магазинам.

Уровень профессиональной подготовки водителей различает между собой лондонское и нью-йоркское такси. Водитель в Лондоне хорошо знает город, аккуратно и безопасно управляют автомобилем и имеют правильную речь. Этого результата позволяет добиться строгий отбор водителей.Многие водители в Нью-Йорке имеют низкую квалификацию и получают низкую зарплату.

Классические такси в Нью-Йорке имеют фирменный желтый цвет, а в Лондоне - черный, что соответственно является устоявшимися историческими стандартами.

Для Российской Федерации наиболее интересным является пример стандартизации таксомоторных средств в Германии, в которой в 1947 году создано BZP - Нациoнaльнoe объединение операторов такси и перевозчиков по заказу. Оно включает 15000 операторов и более 35000 перевозчиков такси. В Германии автомобили для такси выпускаются как специализированные транспортные средства. Они имеют цвет слоновой кости, установленный законодательно. Такие автомобили могут приобрести только профессионалы с хорошей скидкой до 8000 Евро от начальной стоимости автомобиля в базовой комплектации. Такая цена возможна только постоянным крупным клиентам, которым является BZP, при льготном финансировании государством. Однако запрета на использование автомобилей других цветов в такси нет, но они обходятся намного дороже, и у них нет доступа к городской инфраструктуре.

Как показывает международный опыт, введение государственного контроля за рынком такси будет оправдано только в том случае, если это приведет к более высокому результату, чем при отсутствии контроля. Иначе государство создает искажение, разрушающее стимул к эффективности, производительности и снижению цен, способствуя необоснованному росту затрат государства на реализацию этой схемы.

Чистые затраты государства не должны превысить общие расходы на социальные нужны при выявлении рыночной неэффективности. Ко всему прочему они должны приводить как к экономической выгоде, так и к социальной, будучи полностью оправданными.

Также можно отметить, что введение в России государственного регулирования в деятельности такси устанавливает, по сути, только два элемента из нескольких принятых во всем мире:

введение государством требований по безопасности эксплуатируемых таксомоторных транспортных средств.

ввод документа, дающий право предпринимателю в сфере перевозок пассажиров и багажа вести деятельность, - лицензии.

Однако некоторые элементы государственного контроля не были отражены в федеральном законодательстве:

Установление стандартов качества услуг и контроль за ними;

Установление стандартов и контроль за организацией профессиональной подготовки

Регулирование тарифов на рынке услуг;

Установление стандартов и контроль за деятельностью приема и передачи заказов.

ГЛАВА III. МЕРЫ ПО УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ УПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

.1 Цели развития транспортной системы России на период до 2030 года

Цель 1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры.

Достижение первой цели даст возможность обеспечить динамичный рост российской экономики, социальное развитие и укрепление межрегиональных связей путем устранения структурных и территориальных диспропорций в транспортной сфере; вовлечение новых территорий в хозяйственный оборот за счет создания дополнительных транспортных связей; повышение эффективности и конкурентоспособности других отраслей экономики путем предоставления возможности беспрепятственного выхода хозяйствующих субъектов на международные и региональные рынки, рост деловой и предпринимательской активности, напрямую влияющей на уровень социальной активности населения и качество жизни.

Единое транспортное пространство Российской Федерации обеспечит работу единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций, интегрированной системы технологической товаротранспортной инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев; применение единых общих стандартов технологической совместимости разных видов транспорта, призванных оптимизировать их взаимодействие, единых стандартов технической совместимости различных транспортных средств и видов транспорта, создаст единую информационную среду для технологического взаимодействия различных видов транспорта.

Следовательно, развитие транспортной инфраструктуры - это не только развитие транспортных узлов и коммуникаций. Предполагается выход системного развития на качественно новый уровень в рамках единого транспортного пространства, комплексно взаимодействуя с технологической товаротранспортной инфраструктурой, со стандартами технической совместимости, транспортной инфраструктурой грузовладельцев, а также с единой информационной средой взаимодействия различных видов транспорта.

Сбалансированность, устойчивость и комплексность развития транспорта будут обеспечиваться с помощью новой системы транспортного планирования, которая основана на транспортно-экономическом балансе.

Предусмотрено качественное совершенствование топологии транспортных сетей - создание прямых транспортных коммуникаций между крупными центрами социально-экономического развития, также в перспективе - переход к сетевой структуре транспортных связей с большим количеством альтернативных возможностей.

Важную роль в реализации инновационного сценария развития страны будет играть повышение мобильности населения, для чего необходимо создать инфраструктуру скоростного и высокоскоростного пассажирского транспорта всех уровней, в том числе и городского. Первоочередное значение здесь приобретает развитие технологий и инфраструктуры общественного пассажирского транспорта.

Развитие транспортных систем в крупных городских агломерациях становится одним из важных сегментов государственной транспортной политики, задача которой - объединение и координация действий федеральных, муниципальных, региональных и федеральных органов в сфере развития транспорта, градостроительства и землепользования. Решение транспортных проблем в городских агломерациях требует более широкого использования технологий глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, а также высокоэффективных информационных телекоммуникационных технологий и интеллектуальных транспортных систем.

В сфере развития инфраструктуры грузовых перевозок важную роль играет создание условий для эффективного перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный и морской, поощрение строительства терминалов для переключения грузопотоков с наземного на внутренний водный транспорт. Внедрение инновационных технологий строительства, освоение реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры увеличит объемы ее развития, сэкономит ресурсы и обеспечит ее нормативное содержание.

Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в сфере грузоперевозок на уровне потребностей развития экономики Российской Федерации.

Достижение второй цели позволит в полной мере удовлетворить потребности экономики РФ в качественных транспортных услугах путем внедрения передовых транспортных технологий, развития парков грузового подвижного состава и обеспечит предоставление качественных транспортных услуг по приемлемым ценам, имеющих важную социально-экономическую значимость.

Достижение этой цели, в первую очередь, предполагает разработку и внедрение эффективной модели рынка транспортных услуг, способной обеспечить потребности всех секторов экономики. Данная модель является инновацией в российской транспортной системе. Ее задача - определение параметров качества транспортных услуг, рамочной структуры стандартов качества для разных категорий грузов и секторов экономики, требований к совершенствованию нормативной правовой базы в области транспортных услуг и технологических моделей обеспечения их качества.

Формируемые государством условия рынка обеспечат справедливую конкуренцию между перевозчиками и недискриминационный доступ к объектам транспортной инфраструктуры, усовершенствуют процедуры допуска к коммерческой деятельности в сфере грузоперевозок. Поддержку государства получат виды перевозок, наиболее эффективные для общества. Это, в частности, контейнерные перевозки, транспортировка грузов водным транспортом внутри страны с переключением на него в период навигации грузопотоков с наземных видов транспорта и социально значимые грузовые перевозки в районах Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, а также в удаленных российских регионах.

Для того чтобы сформировать рынок конкурентоспособных транспортных услуг, важно создать условия для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом и запустить механизм стимулирования оптимизации соотношения цены и качества услуг, что обеспечит создание конкурентной среды и поднимет конкурентоспособность.

Необходимо разработать и ввести в действие механизмы мотивации структурного обновления существующих транспортных систем для повышения качества транспортных услуг, что, в частности, приведет к созданию конкурентоспособных национальных и интернациональных транспортных компаний.

При реализации второй цели предполагается достигнуть коммерческой скорости движения товаров, ритмичности доставки грузов на уровне наилучших мировых достижений. В экономике страны это снизит издержки обращения товаров, которые выражаются в значительных объемах оборотных средств, а также в больших суммах кредитования товаров при перевозке и на складе. В сети терминалов сети и, в главным образом, в морских портах и пунктах пропуска через государственную границу РФ планируется обеспечение снижения времени обработки грузов до достижения уровня лучшей мировой практики.

Для этого необходим ввод в действие механизмов мотивации использования новейших логистических технологий, развитие национальной экспедиторской системы и системы сопутствующих услуг, парков грузового подвижного состава, которые обеспечивают заданные критерии качества и объема транспортных услуг надлежащего уровня, необходимого для реализации транспортной стратегии. Предстоит разработать и экспериментально отработать высокоэффективные товаротранспортные технологии, обеспечивающие критерии качества полного спектра транспортных услуг, а также увеличение производительности транспортной системы. Большое значение будет иметь увеличение использования технологий контейнерных перевозок как для региональных, так и для межрегиональных перевозок, а также для малого и среднего бизнеса. Для обеспечения грузоотправителей качественными транспортно-логистическими услугами потребуется создание интеллектуальных транспортных систем, используя современные информационно-телекоммуникационные технологии и глобальную навигационную систему ГЛОНАСС, что обеспечит информационную интеграцию транспортных систем и позволит реализовать высокоэффективные товаротранспортные и логистические технологии.

Цель 3. Обеспечение качества и доступности транспортных услуг для населения, соответствующих социальным стандартам.

Достижение третьей цели означает полное удовлетворение возрастающих потребностей населения в перевозках и выполнение специальных требований, среди которых - создание для граждан с ограниченными возможностями доступной транспортной среды, обеспечение устойчивых транспортных связей населенных пунктов с магистральными транспортными коммуникациями, а также обеспечение ценовой доступности транспортных услуг, имеющих социальную значимость. Для этого, прежде всего, предполагается обеспечение пассажирских перевозок по социально значимым маршрутам с обеспечением их ценовой доступности, в том числе - в Дальневосточном и Забайкальском регионах, в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, а также в Калининградской области.

Предполагается развитие городских и пригородных пассажирских транспортных систем, в том числе, и местного (сельского) значения. Одно из важных направлений - развитие парков пассажирского подвижного состава, по технико-экономическим параметрам сопоставимого с мировыми достижениями, оптимизации регулярного движения общественного транспорта, развитие транспортных систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные пассажирские перевозки, а также расширение доступных зон для населения в сфере междугородних скоростных и высокоскоростных пассажирских перевозок.

Задачи государства в плане повышения доступности и качества транспортных услуг - разработать и ввести в действие эффективную модель рынка конкурентоспособных пассажирских перевозок, а также совершенствование допуска к коммерческой деятельности в этой сфере. Предусмотрена поддержка государства в создании интеллектуальных транспортных систем с целью повышения качества перевозок пассажиров, используя современные информационно-телекоммуникационные технологии и глобальную навигационную систему ГЛОНАСС, а также в создании эффективных технологий управления транспортными потоками и управления подвижным составом.

Следующий этап реализации транспортной стратегии - участие отрасли в разработке социальных транспортных стандартов в целях обеспечения возможности перемещения по территории страны всех слоев населения. Данные стандарты в плане их транспортной составляющей смогут определить необходимые требования к развитию коммуникаций всех видов пассажирского транспорта и его подвижного состава, а также показатели ценовой доступности транспортных услуг для населения, требования к графику и периодичности транспортного обслуживания пассажиров для каждого населенного пункта.

Политикой государства в сфере обеспечения качества и доступности транспортных услуг для населения предполагается законодательно закрепить минимальные социальные транспортные стандарты, а также применение механизмов компенсации потерь доходов транспортных компаний, которые возникают при государственном регулировании тарифов на перевозки пассажиров.

Предусматривается обеспечение разработки и выполнения программы реализации минимальных социальных стандартов в транспортной сфере на территории всей Российской Федерации. При этом принимаемыми минимальными стандартами должна быть предусмотрена прогрессивная шкала, учитывающая постепенное улучшение условий транспортного обслуживания населения.

Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала Российской Федерации.

Достижение четвертой цели заключается в формировании прочной основы для эффективной интеграции РФ в мировую транспортную систему с целью расширить доступ отечественных поставщиков транспортных услуг на иностранные рынки, а также в укреплении роли Российской Федерации в сфере формирования международной транспортной политики и превращении экспорта транспортных услуг в один из самых крупных источников доходов государства.

Реализация данной цели, прежде всего, предполагает создание на мировом рынке конкурентоспособных транспортных коридоров на базе технологически и технически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры; создание систем координации бизнес-процессов с целью поставок товаров, используя интеллектуальные транспортные системы. Для этого необходимо регулярно анализировать рынок экспорта транспортных услуг, изучать преимущества конкурентов, выработать комплекс мероприятий по улучшению технологических и технических параметров международных транспортных коридоров, планировать их развитие и согласование в плане международного сотрудничества в области создания транспортных коридоров.

Интеграция с международным транспортным пространством может быть наиболее эффективно реализована в рамках Единого экономического пространства, сотрудничества со странами Шанхайской организации, Организации черноморского экономического сотрудничества, Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, а также сотрудничества со странами Евросоюза. Наиболее перспективный путь реализации этой инициативы заключается в формировании маршрутов для контейнерных и контрейлерных перевозок. Кроме того, для интеграции в мировое транспортное пространство предполагается развивать международное сотрудничество с иными международными транспортными организациями и российскими торговыми партнерами, расширять участие в системе международных конвенций и соглашений в транспортной сфере, а также в глобальных международных транспортных проектах. Также предполагается разработать и ввести в действие соответствующие механизмы государственного регулирования, мотивирующие создание конкурентоспособных транспортных компаний, как национальных, так и интернациональных.

Для увеличения доли участия транспортных организаций России в общем объеме импортных и экспортных грузоперевозок и грузов между третьими странами требуется разработка и реализация соответствующих законодательных и иных методов регулирования, призванных обеспечивать конкурентоспособность российского транспорта на мировом рынке.

Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы.

Реализация пятой цели даст возможность повысить безопасность движения наземного транспорта, полетов и судоходства, сделать более эффективной работу аварийно-спасательных и специальных служб и подразделений гражданской обороны, а также достичь высокого уровня безопасности в функционировании транспортной инфраструктуры; повысить уровень соответствия транспортной системы задачам, призванным обеспечивать военную безопасность страны, создавая тем самым необходимые условия для достижения соответствующего уровня в сфере общенациональной безопасности и в снижении рисков террористической угрозы.

За счет комплексных мероприятий в рамках данной цели предполагается повышение уровня безопасности наземного движения, полетов и судоходства, в соответствии с международными и национальными требованиями.

Обеспечение безопасности на транспорте даст возможность повысить состояние защищенности всех объектов транспортной инфраструктуры от вандализма, терроризма и других противоправных действий, угрожающих безопасному функционированию транспортного комплекса.

Работа специализированных аварийно-спасательных служб совместно с Министерством России по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий будет осуществляться, основываясь на международных и национальных требованиях. Предусматривается на базе космических систем, оборудованных спутниковой навигационной аппаратурой ГЛОНАСС/GPS, обеспечение гарантированного высокоточного определения местонахождения транспортных средств, потерпевших аварию, в сложных погодных условиях, а также развитие единой системы поиска и спасения в РФ.

Необходимо повышение уровня защищенности транспортных средств транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, а также обеспечение более высокого уровня безопасности грузоперевозок, требующих особых условий. Кроме того, планируется обеспечение объединения в единую систему мер повышения безопасности на транспорте с повышением безопасности самих транспортных средств.

Реализация мер по обеспечению военной безопасности России в целях своевременного удовлетворения потребностей в транспортных услугах военных государственных структур позволит достичь высокого уровня мобилизационной готовности транспортных средств общего пользования (учитывая объекты двойного назначения), увеличить запасы государственного и мобилизационного резервов, ускорить подготовку комплекса мероприятий по восстановлению и техническому прикрытию всех видов транспортных коммуникаций, улучшить подготовку и техническое обслуживание всех видов транспортных средств.

Процесс обновления существующего и закупки нового железнодорожного подвижного состава и закупка новых железнодорожных платформ, необходимых для осуществления воинских перевозок, даст возможность повысить готовность железнодорожной отрасли для выполнения воинских перевозок как в военное, так и в мирное время.

Помимо мероприятий и средств, направленных на прямое обеспечение безопасности транспортной сферы огромную роль в достижении этой цели играет развитие эффективных средств и систем надзора в области транспорта, среди которых - автоматизированные средства, информационные системы надзора и контроля в транспортной сфере с применением дистанционных методов. Их совершенствование в области обеспечения безопасности транспортных систем создаст эффективную обратную связь.

Повышение уровня безoпаcнocти транспортной cиcтемы будет достигнуто за счет развития и оптимизации систем профессионального допуска к работе на транспорте путем лицензирования либо декларирования (уведомления).

Немаловажное значение в достижении высокого уровня безопасности также имеет обеспечение потребностей транспортного комплекса в высокопрофессиональных специалистах, уровень подготовки которых отвечает требованиям устойчивости и безопасности транспортной системы.

Цель 6. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Достижение шестой цели способствует созданию оптимальных условий для того, чтобы снизить уровень техногенного воздействия транспорта на здоровье человека и окружающую среду и обеспечить соответствие работы транспортной отрасли международным экологическим стандартам.

Для реализации этой цели предусмотрена выработка и ввод в действие механизмов государственного регулирования, которые обеспечат мотивацию перевода транспортных средств на экoлогичные виды топлива, повысят долю использования электрических и гибридных двигателей на транспортных средствах в общем числе парка транспортных средств, обеспечат минимизацию негативного воздействия материалов и технологий на окружающую среду, а также обеспечат экологически безопасное обращение с отходами транспортного комплекса, снизив уровень энергоемкости транспорта до показателей передовых стран.

Одним из важных факторов снижения объема воздействий, сбросов и выбросов, количества отходов всех видов транспорта становится профессиональная подготовка персонала, который осуществляет эксплуатацию транспортных средств. Вторым по значимости резервом сокращения отрицательного воздействия транспорта на организм человека является оптимизация транспортных потоков, включая их перевод на внутренний водный транспорт.

Осуществлять управление снижением негативного воздействия транспорта на здоровье человека и окружающую среду планируется путем внедрения систем экологического менеджмента, систем управления качеством в сфере охраны окружающей среды, а также обеспечения экoлoгичеcкoй безопасности транспортных систем.

.2 Планы развития транспортной системы Республики Татарстан

Наиболее точно республиканские планы развития транспортной системы предоставлены в документе «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014-2020 гг.», утвержденном постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан №1012 от 20.12.2013 г.

Транспорт в Республике Татарстан - важнейшая составная часть социальной и производственной инфраструктуры одна из базовых отраслей. Система транспортных коммуникаций - важное условие территориальной целостности региона и единства республиканского экономического пространства. Транспортная система связывает Татарстан с другими российскими регионами, а также с мировым сообществом, представляя собой основу для обеспечения интеграции региона в мировую экономическую систему.

Татарстан географически находится на перекрестке основных транспортных путей:

автомобильных магистралей и железных дорог, пересекающих Россию с востока на запад, которые связывают между собой Урал, сибирские регионы, запад страны и Восточную Европу;

автомобильных магистралей, речных артерий и железнодорожных путей, идущих с юга на север России и соединяющих Московскую, Ленинградскую области, протяженную территорию Поволжья и черноморские регионы.

Столица Республики Татарстан - город Казань - расположен в центре крупнейшего индустриального густонаселенного бассейна реки Волги с крупными городами и иными населенными пунктами. Выгодное географическое положение дает возможность Татарстану получать доходы от транзитных перевозок по республиканским коммуникациям.

О роли транспорта в жизнедеятельности Татарстана свидетельствует его существенный удельный вес в основных производственных фондах республики (12,9% в 2012 году), значительная доля транспортных услуг в ВВП (6,2% в 2012 году), в инвестициях на развитие экономических отраслей (15,3% в 2012 году) и численности занятых работников (6,1% в 2012 году).

Все эти факторы позволяют отнести транспорт в Республике Татарстан к числу наиболее приоритетных отраслей экономики.

В настоящее время одна из главных задач РТ - масштабное строительство в г. Свияжске мультимодального межрегионального логистического центра, который станет частью нового транспортного коридора из Европы в Западный Китай на участке Россия - Казахстан - Китай. Строящийся коридор пройдет от финских портов через страны Балтики, города Казань и Оренбург и далее - через Казахстан.

Параллельно активно продолжается реконструкция федеральной автотрассы Казань - Набережныe Челны, что даст возможность в несколько раз увеличить пропускную способность стратегически важной дороги. Данный проект важен не только для Республики Татарстан, но и в целом для всей страны. Трасса соединит европейские регионы РФ с особой экономической зоной "Алабуга", облегчив тем самым связь резидентов особой экономической зоны и других региональных предприятий с российскими партнерами и Республикой Башкортостан.

Не менее важная задача - строительство транспортного маршрута "Казани - Екатеринбург", который свяжет транспортные коммуникации Сибирского, Уральского и Приволжского федеральных округов в единое целое. Прокладка данного маршрута, в том числе, необходима и для качественного проведения в 2018 году чемпионата мира по футболу.

Дорожное хозяйство и транспортная отрасль республики оказывают серьезное влияние на качество жизни населения РТ, формирование среднего класса, инновационное развитие экономики, размещение производительных сил, а также тарифную и ценовую политику государства.

Следует учесть, что грузопоток, идущий через Республику Татарстан, растет быстрее развития транспортной инфраструктуры региона, поэтому необходимо уделить особое внимание участкам тех дорог, состояние которых не соответствуют задачам и стандартам международных транспортных коридоров.

Значением транспортного комплекса Татарстана, его ролью в транспортной системе России и мира определяются задачи его развития, ориентированные на развитие инновационной экономики и потребительского сектора. Для этого необходимо обеспечить повышение надежности, качества, ритмичности, мобильности, а также повсеместную доступность обслуживания, полное удовлетворение потребностей предприятий и населения в транспортных услугах. Приоритеты в развитии должны получить грузовой и пассажирский автотранспорт, системы высокоскоростных грузопассажирских перевозок, комплекс транспортно-логистического обслуживания. В регионе развитие транспортной инфраструктуры будет направлено на совершенствование технических характеристик всех видов транспорта и повышение пропускной способности транспортной сети, строительство обходов мегаполисов и основных транспортных коммуникаций, развитие аэропортов, возведение новых скоростных железнодорожных и автомобильных магистралей, в том числе платных. Станет более существенной роль речного транспорта в обеспечении внутренних и внешнеторговых грузоперевозок, а также транспортировки пассажиров, в основном, в туристических и рекреационных целях.

.3 Прогноз развития пассажирского транспорта общего пользования в Республике Татарстан

Для того чтобы обеспечить комфортные условия жизнедеятельности населения РТ с помощью развития экономически эффективной, устойчиво функционирующей, системы пассажирского транспорта общего пользования, доступной и привлекательной для всех слоев населения, в сочетании с развитием железнодорожного и водного транспорта, рассмотрим прогноз развития регионального пассажирского транспорта общего пользования.

Критериями прогноза являются основные показатели качества обслуживания пассажиров региональным транспортом общего пользования:

средние затраты времени на поездку до места работы для 70-75% трудозанятого населения - 50-55 минут;

вместимость подвижного состава рассчитывается на основе следующих условий комфортности пассажирских перевозок в среднем в течение "часа пик":

а) для наземных видов общественного пассажирского транспорта при условии полностью занятых мест для сидения - не более пяти стоящих пассажиров на 1 м2 свободной площади пола в пассажирском салоне;

б) для скоростного рельсового транспорта - не более трех стоящих пассажиров на 1 м2.

Наряду с развитием наземной транспортной системы также планируется в городе Казани и дальнейшее развитие метрополитена. Предусматривается увеличить объем пассажирских перевозок метрополитеном путем увеличения количества станций по направлениям, формирующим основной пассажиропоток города Казани. С развитием метрополитена произойдет перераспределение структуры пассажиропотока и будет пересмотрена транспортная схема города с формированием в районах станций метрополитена транспортно-пересадочных узлов.

Данный прогноз сформирован, исходя из условий полной мобилизации внутренних ресурсов предприятий городского общественного транспорта для финансирования мероприятий подпрограммы и увеличения уровня бюджетного финансирования в сравнении с прошлыми годами.

Согласно данному прогнозу возможно достижение таких целей, как:

снизить временные затраты на поездку из жилых районов до объектов работы, параллельно снижая уровень наполнения салонов подвижного состава;

повысить уровень комфортности транспортной системы, а также ее доступности, в особенности - для маломобильных слоев населения;

повысить экологические параметры транспортной системы.

Также к 2020 году предусматривается значительное снижение наполнения пoдвижнoгo состава на всех видах нaзeмнoгo транспорта. В среднем, наполнение составит в этом варианте четыре человека на 1 м2 свободной площади салона на автобусах, четыре - на троллейбусном и пять - на трамвайном. Интервалы движения в "час пик", в среднем, не превысят 8,8 минуты.

Таблица 4

Прогноз развития пассажирского транспорта общего пользования

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателей | Единица измерения | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. | 2016 г. | 2017 г. | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Перевозка пассажиров aвтoбусaми (на маршрутах регулярных перевoзoк, включая маршрутные таксомоторы (без заказных автобусов)) | млн человек | 276,4 | 276,6 | 276,8 | 276,7 | 276,8 | 276,8 | 278,2 | 279 | 279,2 |
| Пассажирооборот автобусов (на маршрутах регулярных перевозок, включая маршрутные таксомоторы (без заказных автобусов)) | млн пасс. км | 2 098,1 | 2 098,4 | 2 098,6 | 2 098,5 | 2098,6 | 2 098,6 | 2 102,2 | 2103 | 2 103,1 |
| Пepeвoзка пассажирoв троллейбусами | млн человек | 23,4 | 26,1 | 26,5 | 26,7 | 27,8 | 27,9 | 27,98 | 30,1 | 31 |
| Пассажирооборот троллейбусов | млн пасс. км | 81,0 | 90,4 | 90,8 | 90,9 | 100,2 | 100,3 | 100,4 | 102,4 | 104,2 |
| Перевозка пассажиров трамваями | млн человек | 50,8 | 53,7 | 53,9 | 53,9 | 54,1 | 54,3 | 54,9 | 55 | 55,1 |
| Пассажирооборот трамваев | млн пасс. км | 198,9 | 200,6 | 200,8 | 200,8 | 201,4 | 201,9 | 202,2 | 202,5 | 202,7 |
| Перевозка пассажиров метрополитеном | млн человек | 21,4 | 31,3 | 32,5 | 35,6 | 36,7 | 37,5 | 43,2 | 43,8 | 44,8 |
| Пассажирооборот метрополитена | млн пасс. км | 145,6 | 212,6 | 214,5 | 218,7 | 219,2 | 219,9 | 222,4 | 222,8 | 224,5 |

Для того чтобы создать условия равного доступа жителей Татарстана к государственным услугам является целесообразной реализация мероприятий, направленных на создание доступной транспортной среды для маломобильных групп населения и лиц с ограниченными возможностями.

В механизм реализации Программы включена система мероприятий, которая обеспечит отбор участников, определит источники финансирования и создаст условия для реализации особо значимых проектов, предусмотренных Программой.

Одна из первоочередных задач данной Программы - организация рационального использования финансовых и иных ресурсов, находящиеся в распоряжении органов государственной власти РФ и РТ и муниципальных образований, а также рост привлечения дополнительных ресурсов из частного сектора республиканской экономики.

В целях эффективной реализации Программы Министерство транспорта и дорожного хозяйства РТ выступает государственным заказчиком на финансирование ее мероприятий, а также в соответствии с целями и задачами Программы осуществляет полный целевой и операционный контроль над эффективностью мероприятий Программы.

По итогам реализации Программы Министерство транспорта и дорожного хозяйства РТ:

ежеквартально, до 25 числа следующего за отчетным периодом месяца, направляет в Министерство экономики РТ справочную, статистическую, и аналитическую информацию;

ежегодно, согласно установленному порядку, Министерство финaнсoв РТ направляет в составе докладов информацию в Министерство экoнoмики РТ о ходе работ по реализации Программы и эффективности использования финансовых средств.

Вместе со сводным годовым отчетом должна быть также приложена информация и о невыполненных мероприятиях.

Если между плановыми и фактическими значениями показателей эффективности целевых программ обнаружатся существенные расхождения, государственным заказчиком должен быть проведен анализ факторов, которые повлияли на эти расхождения. В процессе анализа выявляются как внутренние факторы, зависящие от влияния государственного заказчика, так и внешние, на которые государственный заказчик повлиять не может.

Министерству транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан необходимо обеспечить достоверность сведений о том, как реализуется Программа, в том числе - о достижении ее индикаторов и расходах по направлениям и финансовым источникам.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспорт в России - один из главных составляющих социально-производственной инфраструктуры. Транспортная система является достаточно важным фактором для успешного сотрудничества с зарубежными странами, выполняя роль основы для создания единого экономического пространства. Но разный уровень развития транспортной системы в регионах самой страны серьезно усложняет процесс развития всего экономического сектора России. Причиной такой ситуации является большое несоответствия уровня автомобилизации и качество развития автомобильных дорог.

Объектом исследования данной работы выступило Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, на примере которого был рассмотрен механизм управления и регулирования единой транспортной системой.

Татарстан сегодня является одним из крупнейших узлов транспортной сети России. На его территории сосредоточены крупные автомобильные магистрали, железные дороги, воздушные коридоры и речные артерии. Транспортная система Татарстана становиться наиболее приоритетной отраслью экономики республики.

Исполнительным органом, отвечающим за управление и регулирование данной сферой, является Министерство транспорта и дорожного хозяйства РТ.

В данной работе была представлена структура Министерства, выделены его главные задачи, функции и полномочия. Основными функциями Министерства являются управление транспортным комплексом республики, содержание автомобильных дорог и организация обслуживания пассажирских перевозок, последнее из которых является наиболее сложным для управления и регулирования. При рассмотрении вопроса усовершенствования управления организацией транспортной системой была выбрана сфера пассажирских перевозок, поскольку вопрос организации и управления пассажирскими перевозками в крупных городах поставлен достаточно остро.

Таким образом, в данной бакалаврской работе были рассмотрены вопросы по совершенствованию управления организации транспортной системы. Решены поставленные задачи и предложен целый ряд мер по улучшению ситуации в одном из сложных сегментов регулирования пассажирских перевозок, а именно легковыми транспортными средствами.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Постановление Правительствa Российской Федерации от 17 ноября 2010 г. № 928 «О перечне автомобильных дорог общего пользования федерального значения» [Электронный ресурс] - режим доступа: http://www.rg.ru/

Федеральный закон Российской Федерации от 21 апреля 2011 г. N 69-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" [Электронный ресурс] - режим доступа: http://www.rg.ru/

Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 №112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» [Электронный ресурс] - режим доступа: http://www.consultant.ru/

Российский статистический ежегодник // Федеральная служба государственной статистики. [Электронный ресурс] - режим доступа: http://www.gks.ru/

«Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», № 259-ФЗ от 08.11.2007 [Электронный ресурс] - режим доступа: http://www.rg.ru/

«Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», Постановление Правительства Российской Федерации № 112 от 14.02.2009;

«О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (статья 9 - о такси)», № 69-ФЗ от 21.04.2011, в редакции ФЗ-34 от 23.04.2012;

«Транспорт России» Информационно-статистический бюллетень, январь-декабрь 2012 г. [Электронный ресурс] - режим доступа: http://www.mintrans.ru/

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. [Электронный ресурс] - режим доступа: http://www.mintrans.ru/

Баранова Н.В. Транспортная система России : курс лекций для студентов оч. и заоч. обучения спец. 080502 "Экономика и упр. на предприятии (трансп.)" / Н. В. Баранова, В. А. Виниченко, Р. А. Семёнова ; М-во трансп. Рос. Федерации, Федер. агентство мор. и реч. трансп., ФГОУ ВПО "НГАВТ". - Новосибирск : НГАВТ, 2010. - 116 с. (ЭБ)

Галабурда В.Г. Единая транспортная система : Учеб.для студентов вузов ж.-д.трансп. / В. А. Персианов, А. А. Тимошин, В. Г. Галабурда Под ред.Галабурда В.Г. - М. : Транспорт, 1996. - 295 с.

Домнина С.В Управление транспортными системами . / Домнина С.В. курс лекций , 2008 год

Лившиц В.Н. Транспорт за 100 лет. Россия в окружающем мире. / В.Н Лившиц. - М.: 2008.

Николаев А.С. Единая транспортная система / А.С. Николаев. - М.: Лицей, 2007.

Резго Г.Я. и др. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности. - М.: Финансы и статистика, 2005.-128с.

Скопин А.Ю. Экономическая география России./ А.Ю. Скопин. - М.: Проспект, 2009.

Тархов С.А. Транспорт и связь. / С.А. Тархов. - М.: Просвещение, 2010.

Транспортная система России 2009. - М.: Реал Медиа, 2009. - 360с.

Троицкая Н.А. Чубуков А.Б. Единая транспортная система , Троицкая Н.А. , Чубуков А.Б., учебник , Москва , Академия , 2004 год.

Шишкина Л.Н. Транспортная система России. / Л.Н. Шишкина. - М.: 2009.

Троицкая Н.А. Единая транспортная система : учебник / Н. А. Троицкая, А. Б. Чубуков. - 3-е изд., стер. - М. : Академия, 2007. - 240 с. (30)

Чулкова Р.А. Задание на контрольную работу по дисциплине "Единая транспортная система и взаимодействие смежных видов транспорта" / Р. А. Чулкова. - Новосибирск, 1991. (129)

Шестаков Ю.И. Транспортная система России : метод. указ. по выполнению контрол. работы / Ю. И. Шестаков, Р. А. Семёнова, В. А. Виниченко ; М-во трансп. Рос. Федерации, ФГОУ ВПО " НГАВТ". - Новосибирск : НГАВТ, 2008. - 19 с. (73)

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ОТДЕЛОВ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РТ

Министерство транспорта и дорожного хозяйства РТ структурно состоит из следующих отделов, которые выполняют определенные функции.

Секретариат. Этот отдел состоит из четырех секретарей, один секретарь у министра и по одному секретарю у каждого заместителя соответственно.

Управление делами. Оно состоит из управляющего делами (начальник управления), отдела организационного развития и отдела информатизации и информации.

Управление стратегического развития. Состоит из начальника управления, отдела бюджетного планирования, отдела инноваций и государственного заказа, а также отдела отраслевого аудита и тарифной политики. Основные функции:

Реализация государственной политики в транспортном комплексе Республики Татарстан.

Реализация государственной политики бюджетного планирования в сфере транспортного комплекса и разработка проекта бюджета Министерства на планируемый период по расходным обязательствам, включая адресное бюджетное планирование.

Разработка основных направлений, концепций, стратегий и программ развития транспортного комплекса республики.

Разработка и организация внедрения эффективных методов государственного управления в сфере мониторинга государственных программ и проектов развития транспортного комплекса.

Реализация функций, связанных с государственным управлением в сфере транспортного комплекса, финансируемых за счет средств федерального бюджета.

Формирование предложений и участие в совершенствовании системы регионального государственного управления транспортным комплексом, повышения эффективности взаимодействия министерства с федеральными государственными органами транспортного комплекса.

Ведение мониторинга разработки и реализации крупных инвестиционных проектов.

Обеспечение организации государственного статистического наблюдения и мониторинга социально- экономических процессов в транспортном комплексе.

Организация и осуществление ведомственного и финансового контроля, подготовка заключений к бизнес-планам предприятий транспортного комплекса.

Реализация государственной транспортно-инфраструктурной политики, направленной на максимальное удовлетворение спроса населения и потребности государства в транспортных услугах, сокращение транспортных издержек.

Повышение уровня доступности транспортных услуг для населения и хозяйствующих субъектов, с постоянным совершенствованием технического уровня транспортного комплекса со способствованием развитию предпринимательства в транспортном комплексе.

Реализация республиканской инновационной политики в сфере транспортного комплекса.

Формирование политики информатизации и развития телекоммуникационных технологий в транспортном комплексе.

Обеспечение информационной открытости процессов при реализации государственной транспортной политики Республики Татарстан.

Управление транспорта. Оно состоит из начальника управления, отдела автомобильного транспорта, отдела железнодорожного транспорта и отдела воздушного и водного транспорта.

Отдел автомобильных дорог. Данный отдел занимается следующими задачами:

Принимает участие в разработке и реализации проектов концепций и программ развития сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения на среднесрочный и долгосрочный периоды, принимает участие в формировании межотраслевых программ, финансируемых за счет средств бюджета Республики Татарстан.

Принимает участие в определении необходимого объема ежегодного финансирования для содержания и ремонта объектов дорожного хозяйства Республики Татарстан, находящихся в государственной собственности Республики Татарстан.

Организует работу по формированию перечня автомобильных дорог и искусственных сооружений, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения.

Осуществляет мониторинг транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения и искусственных сооружений для осуществления комплексной оценки ее состояния и разработки предложений по развитию сети.

Принимает участие в реализации мероприятий по обеспечению сохранности автомобильных дорог общего пользования регионального значения.

Осуществляет взаимодействие с Республиканским государственным учреждением «Безопасность дорожного движения» по вопросам весеннего ограничения движения транспортных средств и планирования размещения объектов дорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения.

Принимает участие в разработке проектов законодательных и иных нормативных правовых актов, определяющих функционирование дорожного хозяйства Республики Татарстан и рынка подрядных работ.

Осуществляет контроль за ходом реализации долгосрочных и среднесрочных программ развития дорожной сети, финансируемых за счет средств бюджета Республики Татарстан.

Принимает участие в государственной приемке ввода в эксплуатацию законченных строительством (реконструкцией) и ремонтом объектов дорожного хозяйства Республики Татарстан.

Организует комиссионные обследования совместно с УГИБДД по Республике Татарстан состояния автомобильных дорог общего пользования регионального значения Республики Татарстан.

Разрабатывает план мероприятий по содержанию автомобильных дорог общего пользования в зимний период.

Организует разработку и реализацию плана противопаводковых мероприятий.

В пределах своей компетенции осуществляет координацию деятельности учреждений и предприятий дорожного хозяйства Республики Татарстан.

Отдел концессионных соглашений обладает следующими функциями:

Участие в разработке и реализации государственной политики Министерства в области развития дорожного хозяйства Республики Татарстан.

Разработка проектов концепций, комплексных программ развития транспортного комплекса Республики Татарстан и его инфраструктуры и иных программных документов, направленных на удовлетворение потребностей населения и государства в услугах транспортной доступности.

Участие в разработке проектов законодательных, нормативных правовых актов, направленных на государственное регулирование и определяющих функционирование дорожного комплекса Республики Татарстан.

Обеспечение отбора, подготовки и реализации предложений по осуществлению эксплуатации на платной основе автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них.

Реализация в дорожном хозяйстве инвестиционных проектов, и подготовка предложений по вопросам привлекательности дорожного хозяйства, в том числе за счет использования в дорожной отрасли различных видов (схем, механизмов) государственно-частного партнёрства.

Подготовка документов для эксплуатации на платной основе автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан и искусственных сооружений на них.

Разработка предложений по механизмам реализации проектов создания платных автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них.

Участие в разработке эффективных методов и мер государственного управления, регулирования и контроля в дорожном комплексе Республики Татарстан.

Формирование предложений по развитию современной транспортной инфраструктуры и международных транспортных коридоров на территории Республики Татарстан.

Сектор охраны труда и экологической безопасности обладает следующими основными функциями:

Участие в рассмотрении и подведении итогов деятельности предприятий транспортного комплекса Республики Татарстан по вопросам соблюдения требований охраны труда и экологической безопасности.

Разработка в установленном порядке методических и инструктивных документов, регламентов, инструкций и других нормативных документов, необходимых для реализации задач, отнесенных к компетенции сектора.

Участие в установленном порядке в работе комиссий по расследованию несчастных случаев, связанных с производством в транспортном комплексе Республики Татарстан.

Участие в установленном порядке в проведении проверок предприятии транспортного комплекса Республики Татарстан по вопросам соблюдения требований охраны труда и экологической безопасности.

Контроль за разработкой и реализацией мероприятий, направленных на предупреждение производственного травматизма, улучшение состояния условий охраны труда и экологической безопасности в транспортном комплексе Республики Татарстан.

Отдел режима, мобилизационной подготовки, гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций занимается следующими вопросами:

Планирование и организация выполнения мероприятий гражданской обороны Министерства, транспортной и дорожной служб гражданской обороны Республики Татарстан.

Подготовка руководящего состава гражданской обороны Министерства, транспортной и дорожной служб гражданской обороны Республики Татарстан и обучение сотрудников Министерства способам защиты от опасностей, возникающих при ведении военных действий или вследствие этих действий.

Планирование эвакуационных мероприятий в Министерстве, организация накопления индивидуальных средств защиты и другого имущества гражданской обороны, организация их хранения и содержания.

Контроль за планированием эвакуационных мероприятий, накопления фонда защитных сооружений, индивидуальных средств защиты и другого имущества гражданской обороны, организацией их хранения и содержания в подведомственных организациях.

Обеспечение управления силами транспортной и дорожной служб гражданской обороны Республики Татарстан в ходе выполнения аварийно-спасательных и других неотложных работ.

Обобщение и распространение передового опыта по подготовке и ведению гражданской обороны.

Обеспечение постоянной готовности систем управления, связи и оповещения.

Планирование и контроль выполнения мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций мирного времени Министерства и на транспортных коммуникациях Республики Татарстан.

Согласование действий министерств, ведомств и организаций по обеспечению бесперебойного движения транспорта по автомобильным и железнодорожным путям на территории Республики Татарстан в зимний период (План «Буран»).

Исполнение решений Комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и пожарной безопасности Республики Татарстан, в части касающейся Министерства.

Юридический отдел обладает следующими основными функциями:

Подготавливает либо участвует в подготовке (анализирует, осуществляет правовую экспертизу) проектов законов Республики Татарстан, а также проектов указов и распоряжений Президента Республики Татарстан, проектов постановлений и распоряжений Кабинета Министров Республики Татарстан, проектов других нормативных правовых актов, разрабатываемых министерством;

Проводит правовую экспертизу проектов приказов, инструкций, постановлений, распоряжений и других нормативных правовых актов министерства.

Отдел государственной службы и кадров

Основные функции:

Формирование кадрового состава для замещения должностей государственной гражданской службы министерства.

Подготовка проектов актов министерства, связанных с поступлением на гражданскую службу, ее прохождением, заключение служебного контракта, назначением на должность, освобождение от занимаемой должности, увольнением гражданского служащего, выходом его на пенсию за выслугой лет, оформление соответствующих решений министерства.

Ведение трудовых книжек и личных дел гражданских служащих.

Организация работы по прохождению государственной службы работниками министерства, оформление документов, связанных с выслугой лет, присвоением классных чинов, ведение реестра государственных служащих, подготовка представлений на государственных служащих для присвоения классного чина, организация и оформление решений комиссии по выслуге лет.

Организация и проведение конкурсов на замещение вакантных должностей гражданской службы и включение гражданских служащих в кадровый резерв министерства.

Организация и проведение квалификационных экзаменов и аттестации гражданских служащих.

Организация профессиональной переподготовки, повышения квалификации гражданских служащих министерства.

Ведение воинского учета внутри министерства.

Организация и проведение награждения работников транспортного комплекса Республики Татарстан.

Организация и проведение работы по целевой контрактной подготовке специалистов для предприятий транспортного комплекса республики.

Финансовый отдел

Основные функции:

Осуществляет анализ финансово-экономической деятельности Министерства.

Разрабатывает проекты смет доходов и расходов Министерства, определяет необходимость и возможность финансового развития Министерства.

Осуществляет финансирование подведомственных организаций, предусмотренное бюджетом Республики Татарстан.

Предоставляет транспортным предприятиям субсидии и субвенции, предусмотренные в бюджете Республики Татарстан.

Систематизирует и обобщает данные учета для составления бухгалтерской, налоговой и статистической отчетности.

Осуществляет учет средств от реализации единого социального проездного билета и единого детского социального проездного билета, финансирует транспортные предприятия.

Ведет учет поступающих денежных средств в виде государственной пошлины и прочих доходов бюджета Республики Татарстан, главным администратором которых является Министерство.

Ведет учет поступающих денежных средств, товарно-материальных ценностей и основных средств, с последующим отражением на счетах бухгалтерского учета операций, связанных с их движением.

Пресс-секретарь

Основные функции:

Организует и координирует взаимодействие Министерства с отраслевыми, российскими и республиканскими СМИ; проводит аккредитацию представителей СМИ.

Готовит аналитические и оперативные материалы о работе Министерства с целью создания позитивного имиджа отрасли среди населения. Организует и распространяет в СМИ публикации, фото-, теле- и радиоматериалы о деятельности Министерства.

Осуществляет контроль систематизации печатных материалов, касающихся деятельности Министерства и дорожно-транспортной отрасли.

Контролирует организацию пресс-конференций, брифингов, интервью с руководителями и специалистами Министерства.

Контролирует процесс информационного наполнения сайта Министерства в части новостной рубрики и фоторепортажей.

Организует и проводит совместно с республиканскими, городскими и районными СМИ совещания, конкурсы в соответствии с задачами, стоящими перед Министерством.

Готовит проекты приказов, решений коллегий, касающиеся деятельности пресс-службы, участвует в составлении отчетов.

Взаимодействует с пресс-службами Президента Республики Татарстан, Кабинета Министров Республики Татарстан, федеральных и республиканских исполнительных органов государственной власти, муниципальных районов и городских округов.

Готовит в пределах своей компетенции информационно-аналитические материалы.