

**Основные направления транспортной политики**

**ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ**

**РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТА И РЕГУЛИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Государственное регулирование транспортной деятельности является объективной необходимостью, причем на макроуровне государство рассматривает транспорт как единый объект управления.

Государство исходит из принципа исключения неоправданного вмешательства в транспортную деятельность.

Основными сферами ответственности государства в управлении транспортом являются: совершенствование правовых основ транспортной деятельности, решение задач оборонного и мобилизационного характера, обеспечение безопасности на транспорте, поддержание в работоспособном состоянии опорной транспортной инфраструктуры; обеспечение соответствия развития транспортной инфраструктуры развитию производительных сил; проведение структурных преобразований на транспорте.

**РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

Основой рынка транспортных услуг является конкуренция независимых негосударственных транспортных организаций.

Основными направлениями развития рынка транспортных услуг являются: совершенствование антимонопольного регулирования, поэтапный переход к рынку свободных цен; совершенствование механизмов лицензирования и подтверждения соответствия транспортных средств и услуг установленным требованиям; переход к более «мягким» формам государственного регулирования, включая добровольную сертификацию; стимулирование консолидации транспортного бизнеса в отдельных сегментах рынка; постепенная замена количественных квот качественными; конкурсное распределение прав на оказание социально-ориентированных транспортных услуг.

Государственная поддержка субъектов рынка транспортных услуг или пользователей допускается в случаях, когда за счет рыночных механизмов не может быть обеспечен достаточный уровень предложения или социально приемлемый уровень тарифов.

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется в увязке с перспективными сценариями развития производительных сил.

Увязка развития производительных сил и транспортной инфраструктуры осуществляется на основе транспортно-экономического баланса. В основе пространственной модели развития транспортной инфраструктуры лежит концепция транспортных коридоров. Важнейшим элементом транспортной инфраструктуры является система пограничных переходов.

Осуществляя необходимое бюджетное финансирование транспортной инфраструктуры, государство всемерно расширяет государственно-частное партнерство в ее создании и эксплуатации.

Региональные различия в развитии транспортной инфраструктуры предполагают дифференцированный подход к развитию опорной транспортной сети. В частности, в европейской части России требуется, в первую очередь, модернизация и повышение пропускной способности сети, а в регионах Сибири и Дальнего Востока - создание опорной сети.

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И ТРАНСПОРТНОЙ ТЕХНИКИ**

Задачи применения экономически эффективных, безопасных и экологически-ориентированных транспортных технологий и транспортных средств должны рассматриваться в едином комплексе.

Задачей государства является содействие формированию стабильного внутреннего рынка транспортных средств и оборудования, который в дальнейшем будет развиваться на собственной основе. Для этого необходимы:

* модернизация системы формирования и контроля нормативных требований к транспортным средствам и оборудованию на основе современных подходов к техническому регулированию;
* разработка системы реалистичных приоритетов, определяющих соотношение импорта и собственного производства транспортных средств, оборудования и комплектующих.

**СТРУКТУРНЫЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ НА ОТДЕЛЬНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА**

Реализация транспортной политики требует развития структурных преобразований на транспорте, направленных на повышение экономической эффективности транспортной деятельности, снижение транспортных издержек, повышение конкурентоспособности транспортной отрасли и привлекательности транспорта как сферы бизнеса и инвестиций, а также на увеличение социального эффекта бюджетного финансирования транспорта.

Структурные преобразования предполагают, в частности, продолжение реформирования железнодорожного транспорта общего пользования, реформирование дорожного хозяйства, системы управления воздушным движением, городского пассажирского транспорта, имущественных отношений в морских портах, организации управления в арктической транспортной системе, системы управления внутренними водными путями.

**ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Развитие национальной транспортной системы, и в первую очередь транспортной инфраструктуры, требует значительных капиталовложений и длительного горизонта планирования. Ошибочные решения при этом, как правило, имеют необратимый характер.

Поэтому России необходима транспортная стратегия, основанная на одобренных Правительством Российской Федерации условиях функционирования экономики Российской Федерации на среднесрочную и долгосрочную перспективу.

Транспортная стратегия должна:

* определить направления развития транспортной системы, основные задачи, формы и содержание деятельности государства в транспортной сфере на долгосрочный период;
* установить единую для транспорта систему приоритетов и определить направления их реализации на отдельных видах транспорта с учетом их специфики;
* создать основу для разработки целевых программ в области транспорта и смежных с транспортом отраслей экономики, решения социальных, оборонных и других зависящих от транспорта проблем развития отдельных отраслей, регионов и экономики в целом;
* сформировать базу для выработки единого видения современной роли транспорта и перспектив его развития органами исполнительной и законодательной власти различных уровней, бизнесом, пользователями транспортных услуг, всеми слоями общества.