

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Н. Г. Дзикович

*Академия управления при Президенте Республики
Беларусь*

Переход Республики Беларусь к рыночным отношениям, развитие малого предпринимательства ставят новые задачи в сфере управления транспортной деятельностью. Внедрение рыночных отношений и ослабление системы прямого административно-командного управления воспринимается иногда как ликвидация системы государственного регулирования. Внедряемые конкретные меры по государственному регулированию транспортной деятельности оцениваются нередко как вмешательство государства в деятельность субъектов хозяйствования различной формы собственности. Однако мировой опыт свидетельствует о том, что во всех странах с рыночной экономикой транспортная деятельность является объектом постоянного и достаточно жесткого регулирования со стороны государства. Основными, вполне объективными факторами, предопределяющими необходимость такого государственного регулирования транспортной деятельности, могут быть признаны следующие.

Транспорт является важнейшей отраслью хозяйствования и наряду с энергетикой, связью, материально-техническим обеспечением и банковской системой при любом экономическом механизме должен быть объектом постоянного внимания со стороны государства.

Для нормального регулирования рыночной экономики немаловажным является контроль ценообразования на транспорте и ограничение при необходимости уровня транспортных тарифов. В условиях свободных цен рост транспортных тарифов вызывает повышение стоимости всех доставляемых транспортом товаров, материалов и сырья, а также услуг, требующих транспортное обеспечение. Повышение транспортных тарифов приводит к росту цен и развитию инфляционных процессов в стране. При установлении тарифов на пассажирские перевозки во внимание должны приниматься не только издержки транспортников, но также общий уровень жизни населения. Во всех случаях государственный контроль должен ограничивать неоправданный рост стоимости перевозок.

Деятельность отдельных транспортных предприятий может осуществляться в условиях естественной монополии. Естественным монополистом на транспорте является, прежде всего, железная дорога, могут быть также как государственные, так и малые частные автотранспортные предприятия, имеющие специализированный подвижной состав или размещающиеся в районе, где нет других автовладельцев. Естественный монополист-транспортник всегда пытается извлечь из своего положения максимальную пользу, завышая тарифы, отказываясь от невыгодных для него транспортных перевозок и т.д.

Государство, наделяя транспортные предприятия правом монопольного обслуживания в некотором секторе транспортного рынка, должно осуществлять постоянный мониторинг их деятельности с целью контроля уровня тарифов, качества обслуживания и т.д.

Важной задачей государства должно быть установление и контроль технических стандартов на выпускаемые и эксплуатируемые транспортные средства, а также требований, норм и правил в области охраны окружающей среды, безопасности движения и условий труда на транспорте.

В ряде случаев транспортная деятельность носит международный характер и необходимо обеспечить соблюдение подписанных межправительственных соглашений и международных конвенций.

Строительство крупных транспортных объектов требует решения проблем землеотвода, а также значительных кредитов, которые может выделить или обеспечить своим поручительством только правительство.

На государственные органы управления возлагается решение проблем эффективного транспортного обеспечения ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф.

В связи с тем, что в настоящее время транспортный и товарный рынки пока не сбалансированы, а различные виды транспортной деятельности не являются равновыгодными, потребности в транспортных услугах отдельных грузовладельцев могут оказаться неудовлетворительными. Меры государственного регулирования транспортной деятельности должны обеспечить эффективное транспортное обслуживание всех потребителей транспортных услуг. Таким образом, государственное регулирование транспортной деятельности является объективной необходимостью независимо от особенностей действующей экономической системы и форм собственности хозяйствующих субъектов.

Под государственным регулированием транспортной деятельности следует понимать совокупность мер, устанавливаемых государственными органами по созданию экономических, организационных и правовых условий для её осуществления и развития. Государственное регулирование предполагает определение политики государства по развитию и эффективному функционированию транспорта, разработку необходимых нормативно-правовых актов и заключение международных договоров и соглашений, регулирующих отношения в сфере транспортной деятельности.

Государственное регулирование транспортной деятельности в условиях перехода к рыночной экономике предполагает выполнение ряда конкретных мероприятий и работ.

Прежде всего, транспортный рынок должен быть разделён на секторы со сходными эксплуатационными и коммерческими условиями работы. Это необходимо для создания примерно равновыгодных условий для субъектов транспортной деятельности различной формы собственности, работающих с определённой клиентурой, на различных видах перевозок и маршрутах. Равновыгодность обеспечивает примерно равную привлекательность перевозчиков к работе в различных секторах рынка транспортных услуг, что и обеспечивает, в конечном счёте, достижение основной цели государственного регулирования – соответствие спроса и предложения на всех видах транспортной деятельности.

Очевидным признаком деления транспортного рынка на секторы должна быть, прежде всего, техническая специфика различных видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный и т.д.). Внутри каждого вида транспорта могут быть выделены секторы, учитывающие организационно-технологические особенности перевозок (пассажирские и грузовые, местные, междугородные и международные, регулярные и нерегулярные, перевозки по видам грузов и т.д.). Кроме секторов, выделенных по перечисленным признакам, как свидетельствует мировая практика, рынок транспортных услуг может включать секторы коммерческих и некоммерческих перевозок. Разделение транспортного рынка на секторы завершается принятием нормативных актов, определяющих права и обязанности перевозчиков, работающих в них.

Далее следует выработать правила допуска перевозчиков к работе в соответствующих секторах транспортного рынка и непосредственно осуществить этот допуск. Иногда этот допуск может представлять собой лишь простую регистрацию. Но в тоже время при подаче заявки на получение лицензии может быть получен и отказ по следующим причинам:

- в данном секторе транспортного рынка предложение превышает спрос;
- несоответствие заявителя определённым требованиям (репутация и платёжеспособность, отсутствие необходимой технической базы и кадрового обеспечения и т.д.).

Ужесточение или ослабление требований к транспортникам, желающим получить право работы в соответствующем секторе, является эффективным средством воздействия на функционирование транспортного рынка.

После организации допуска перевозчиков к работе в соответствующих секторах транспортного рынка необходимо обеспечить контроль выполнения ими тех требований, которые определены выданной лицензией, и в случае их не выполнения применять предусмотренные законодательством санкции. Такая контролирующая деятельность должна вестись планомерно и оперативно на следующих уровнях:

- контроль на предприятиях;
- контроль на линии;
- проверка жалоб клиентуры или конкурирующих перевозчиков.

Контроль на предприятиях предполагает проверку соответствия предприятия требованиям, налагаемым выданной лицензией.

Контроль на линии позволяет установить соответствие выполняемой в данный момент перевозки имеющейся на предприятии лицензии.

Проверка жалоб клиентуры и конкурирующих перевозчиков является эффективным каналом получения информации о нарушении правил и качества транспортного обслуживания, которая позволит принимать действенные меры по защите прав клиентуры и недопущению недобросовестной конкуренции.

Одной из важнейших функций государственного регулирования транспортной деятельности является контроль ценообразования и применения тарифов. В нынешней экономической ситуации тарифная система должна сочетать централизованный контроль за общим уровнем тарифов и относительную свободу их формирования в конкретных регионах, на отдельных видах перевозок, конкурируемыми субъектами хозяйствования.

Налоговое регулирование транспортной деятельности должно применяться для стимулирования определенных видов деятельности или, наоборот, для ограждения секторов рынка, где уровень кон-

курении достаточно высок. Налоговая система республики, как и система тарифов, находится в стадии формирования. Однако, тем не менее, законодательство предоставляет региональным органам власти возможность вводить местные налоги и таким образом реагировать на конкретные ситуации в секторах транспортного рынка.

Чрезвычайно важной задачей для системы регулирования транспортной деятельности является анализ состояния транспортного обслуживания в различных секторах рынка. Республиканская статистика дает в основном объемные показатели работы транспорта и не содержит информации о соотношении спроса и предложения в секторах транспортного рынка, что необходимо для выработки решений, обеспечивающих удовлетворение потребностей транспортных услугах.

Мировой опыт развитых стран показывает, что финансовые ресурсы, необходимые для сооружения сложных транспортных систем (автомагистралей и транспортных развязок, терминалов, вокзалов и т. д.) не всегда могут быть обеспечены даже крупными транспортными предприятиями и объединениями. Государство должно оказывать поддержку и финансовую помощь таким предприятиям или даже полностью брать на себя финансирование объектов транспортного строительства, имеющих общегосударственное значение.

Государственное регулирование должно предполагать разработку и реализацию механизмов покрытия текущих убытков (дотации) транспортных предприятий, повышение рентабельности которых за счет самокупаемости является по тем или иным причинам невозможным. Чаще всего дотация необходима транспортным предприятиям, обеспечивающим городские и пригородные пассажирские перевозки. Она должна предусматриваться как на уровне государственного бюджета, так и на уровне местных бюджетов и согласовываться соответственно центральными и региональными властями.

Государство должно иметь организационно-экономический механизм экстренного привлечения транспортных ресурсов в чрезвычайных ситуациях для ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф. В период административно-командного управления эта задача решалась прямыми административными предписаниями транспортным предприятиям. В настоящее время предстоит разработать механизмы, сочетающие административные рычаги со средствами экономического стимулирования и полной компенсации дополнительных издержек транспортников.

Из приведенного выше перечня основных форм и методов государственного регулирования транспортного рынка видно, что они отличаются многообразием и должны приниматься во внимание при разработке и реализации общегосударственной программы развития транспортного комплекса республики.

**НАЛОГОВОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ КАК
ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ КАПИТАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ**

Е. Н. Домбровская
УО "Витебский государственный технологический университет"

Конкурентоспособность предприятий зависит от того, насколько эффективно они используют основную и оборотный капитал.

Одним из важнейших направлений повышения эффективности функционирования капитала является налоговое стимулирование процесса совершенствования технического уровня основных производственных фондов. Состояние активной части основных производственных фондов, как важнейшей составляющей капитала предприятия, достигло критической величины - физический износ в 2001г. составил 80% (без учета морального износа). Анализ динамики объема инвестиций и ВВП за 1997-2001 г.г. свидетельствует о том, что рост ВВП в Республике Беларусь происходит при снижении объемов инвестиций, т.е. обеспечивается в основном лучшим использованием имеющегося оборудования, а не за счет его обновления.