

Список литературы

- 1 Цена сотрудника. Сколько на самом деле стоит работник для компании в Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://finance.tut.by/news522822.html.cmd=74904>.
- 2 Зарплаты и производительность труда падают, безработица растет. Как белорусы пережили начало 2019-го [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://finance.tut.by/news631410.html>.
- 3 Отдаемся от заветной 1000 рублей. В Беларуси второй месяц подряд падает средняя зарплата [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://finance.tut.by/news631248.html>.
- 4 В Беларуси заметно выросло число предприятий, которые задерживают зарплаты и платят меньше «минималки» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://finance.tut.by/news628894.html?cmd=96578>.
- 5 Без усов и юбок. Четверть белорусов сталкиваются на работе с придирками к внешнему виду [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://finance.tut.by/news629670.html?cmd=35110>.
- 6 «Серьезный вызов – старение кадров». В какой сфере работает больше всего пенсионеров [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://finance.tut.by/news627393.html>.
- 7 Квалифицированный персонал – залог нашей успешной деятельности [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://gazeta.naftan.by/kvalificirovannyj-personal-zalog-nashej-uspeshnoj-deyatelnosti>.

УДК 656.02.003

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОСНОВЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

И. В. ГАЛКИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В условиях перехода к рыночным отношениям и формирования новых хозяйственных связей бесперебойная работа транспорта рассматривается в качестве важнейшего фактора стабилизации социально-экономического положения республики и обеспечения ее экономической безопасности. При этом реализация целей и приоритетов социально-экономического развития требует обеспечить эффективное функционирование и устойчивое развитие рынка транспортных услуг в соответствии с внешним и внутренним спросом на пассажирские и грузовые перевозки на основе организации безопасных и комфортных перевозок с минимальными затратами времени и ресурсов.

Являясь важнейшим объектом экономической безопасности, транспорт обеспечивает не только перемещение грузов и перевозку пассажиров, но и служит катализатором и стимулятором экономического роста. Благодаря ему происходит структуризация рыночной экономики, формируется единое экономическое пространство. Эффективная и безопасная работа транспорта напрямую зависит от совершенствования государственного регулирования его деятельности.

Опыт развития зарубежных стран показывает, что рыночные отношения не исключают, а наоборот предполагают создание развитой и эффективной системы многостороннего государственного регулирования транспортного комплекса. Необходимость государственного регулирования характеризуется следующими предпосылками:

- 1) транспорт выступает важнейшим элементом производственно-социальной инфраструктуры и находится во взаимосвязи с другими инфраструктурными отраслями, подлежащими постоянному контролю со стороны государства;
- 2) необходимость контроля деятельности транспортных предприятий, находящихся в условиях «естественной монополии»;
- 3) необходимость контроля и ограничения уровней транспортных тарифов, т. к. их рост выступает одним из факторов развития инфляционных процессов;
- 4) необходимость обеспечения защиты транспортных предприятий от недобросовестной конкуренции;
- 5) необходимость установления и контроля единых норм, стандартов и правил в области охраны окружающей среды, безопасности движения, условий труда на транспорте, а также единых технических стандартов;
- 6) необходимость эффективного транспортного обеспечения ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и т. д.

Целью государственного регулирования рынка транспортных услуг является обеспечение эффективных экономических условий для функционирования отдельных видов транспорта, транспортных предприятий и качественное удовлетворение потребителей транспортными услугами. Государственное регулирование транспортной деятельности, согласно статье 10 Закона Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» от 5 мая 1998 года включает:

- проведение единой государственной политики в области транспортной деятельности;
- формирование нормативно-правовой базы, регламентирующей транспортную деятельность;
- формирование системы информационного обеспечения в области транспортной деятельности;
- разработку и реализацию направлений и программ развития транспортной деятельности, а также ее государственную поддержку;
- обеспечение условий для развития рынка транспортных услуг, конкурентной среды в области транспортной деятельности через подтверждение соответствия объектов транспортной деятельности, транспортных работ и услуг требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, лицензирование, приватизацию;
- разработку требований по обеспечению безопасности транспортной деятельности, а также норм охраны окружающей среды;
- организацию международного сотрудничества в области транспортной деятельности;
- иное государственное регулирование в соответствии с актами законодательства Республики Беларусь.

Государственное регулирование, заменяя конкуренцию или воздействуя на ее развитие, использует совокупность инструментов политического и экономического менеджмента, разрабатывая экономическую стратегию и политику отрасли. В Республике Беларусь управление деятельностью и государственное регулирование предприятий и организаций транспортного комплекса осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. В Стратегии инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года определены долгосрочные цели, задачи и направления инновационного развития различных видов транспорта с учетом положений проекта Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года. Данный документ затрагивает различные аспекты участия государства в развитии транспортной системы страны.

Регулирование рынка транспортных услуг должно обеспечивать достижение целей и индикаторов транспортной стратегии как в долгосрочной перспективе, так и в режиме оперативных воздействий. Нормативно-правовые методы государственного вмешательства основаны на силе государственной власти и по своей направленности могут быть подразделены на определяющие безопасность и регулирующие рынок транспортных услуг. Среди экономических методов можно выделить комплексные и частные. Комплексные методы предполагают изменение системы производственных отношений и, в частности, отношений собственности (приватизация, национализация). Частные методы экономического регулирования транспортной деятельности оказывают воздействие на экономический интерес каждого субъекта хозяйственной деятельности (налоги, тарифы, штрафы и т. п.). Синтетические методы регулирования представляют собой синтез нормативно-правовых и экономических мер, которые сложно разделить и обособить.

Под воздействием технического прогресса, структурных сдвигов в экономике на рынке транспортных услуг изменяются принципы и методы регулирования, меняется эффективность используемых методов. В условиях формирования конкурентного рынка транспортных услуг нормативно-правовые методы используются в регулировании деятельности естественных монополий, доступа владельцев транспортных средств, а также экспедиторов и перевозчиков к профессиональной деятельности с использованием механизмов лицензирования или декларирования. Экономические методы формирования рынка транспортных услуг предусматривают реализацию механизмов тарифной, налоговой и инвестиционной политики.

Формирование эффективного механизма государственного регулирования рынка транспортных услуг должно основываться на системе экономических методов: индикаторов развития, встроенных стабилизаторов и регуляторов, управляющих организацией и корректирующих самоорганизацию рынка транспортных услуг. Индикаторы развития – это комплекс показателей-факторов, состояние и изменение которых позволяет оценить динамику конъюнктуры и структуры рынка. Обычно их устанавливает государство, информируя участников рынка транспортных услуг об особенностях прочтения и источниках информации об индикаторах. Встроенные стабилизаторы представляют

собой показатели-факторы, которые являются для участников рынка транспортных услуг нормируемыми со стороны государства. Использование стабилизаторов направлено на сглаживание негативных последствий развития ситуации на рынке транспортных услуг. Регуляторы представляют собой показатели, меры и методы, используя которые, государство настраивает систему национальной экономики и отдельных отраслей на позитивное, бескризисное, эффективное развитие. Использование системы этих показателей-факторов практикуется во многих экономически развитых странах, однако в Республике Беларусь такая система пока не сформирована.

Таким образом, функционирование и развитие транспорта как важнейшего элемента социально-экономической системы страны обусловлено не только рыночными механизмами, но и участием государства, которое является регулятором всех звеньев процесса перевозок грузов и пассажиров в целях обеспечения конкурентоспособности самой отрасли и роста национального богатства, улучшения уровня и качества жизни населения. Совершенствование системы государственного регулирования рынка транспортных услуг должно быть направлено на формирование и поддержание конкурентных преимуществ транспортных организаций на внутреннем и международном рынках, на обеспечение потребителей высококачественными транспортными услугами.

УДК 656.2.08

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ КОНКУРЕНЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

М. А. ГОНЧАР

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Экономическая безопасность транспортной системы оказывает непосредственное влияние на экономическую безопасность страны в целом, обеспечивая потребность производства в перевозках. Любое глобальное изменение ситуации на рынке транспортных услуг может привести к нарушению существующих хозяйственных связей. Перспективным направлением развития железнодорожного транспорта в ближайшее десятилетие является формирование конкуренции в сфере грузовых перевозок. Мероприятия по ликвидации монополии на оказание транспортных услуг по грузовым перевозкам и распределению обязанностей организации перевозки между владельцами инфраструктуры, перевозчиками, операторами подвижного состава успешно реализованы в странах Европы. ОАО «РЖД» осуществляет планомерный переход к конкуренции в сфере грузовых перевозок.

В Республике Беларусь приняты нормативные документы [1], регламентирующие права и обязанности перевозчиков и владельца инфраструктуры, но на практике организация перевозок в настоящее время осуществляется единым перевозчиком. Наличие опыта других стран позволяет заблаговременно предусмотреть все возможные негативные сценарии развития конкуренции на железнодорожном транспорте. При этом необходимо учитывать также специфику особенности существующей технологии организации перевозок и инфраструктуры, которые первоначально были сформированы для плановой экономики и незначительно были адаптированы под современные реалии.

Рассмотрение возможных негативных факторов развития свободной конкуренции в сфере грузовых перевозок позволит разработать соответствующие механизмы взаимодействия различных участников перевозок для обеспечения экономической безопасности.

Первым фактором является дифференциация тарифов на перевозку грузов различной номенклатуры. Тарифы на перевозку грузов как правило устанавливаются исходя из величины транспортной составляющей в цене готовой продукции. Чем больше цена товара на рынке, тем большая стоимость перевозок может быть оплачена без угрозы значительного увеличения конечной цены товара. При этом коммерческие организации, заинтересованные в получении прибыли, приоритетом будут считать оказание услуг грузоотправителям с дорогостоящими грузами. Таким образом, возможно появление неудовлетворенного спроса на услуги перевозок для грузов с низкой стоимостью. Решением в данной ситуации является передача ответственности за перевозку грузов с низкой стоимостью государственному перевозчику для обеспечения стратегически важных отраслей сырьем, комплектующими и готовой продукцией.