

З Щербанин, Ю. Ф. Транспортная инфраструктура: учеб. пособие / Ю. Ф. Щербанин. – М. : ЭЛИТ-2000, 2011. – 96 с.

O. BYCHENKO, PhD, associate professor

O. BYCHENKO, PhD, associate professor

O. BARABANOVA

Belarussian State University of Transport

IMPROVEMENT OF WORK ORGANIZATION TRANSPORTATION OF GOMSELMASH OJSC

The article identifies problems in the organization of the work of transport. To improve the efficiency of the transport department, proposals were developed aimed at improving its work.

Получено 12.10.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК 656.02

И. В. ГАЛКИНА

Белорусский государственный университет транспорта

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Рассмотрены основные причины вмешательства государства в рыночную экономику. Обосновывается необходимость государственного регулирования транспортной деятельности. Акцентируется внимание на методах государственного регулирования рынка транспортных услуг.

Особенностью рыночной экономики является наличие механизма саморегулирования, в основе которого лежат базовые рыночные законы, оказывающие влияние на поведение хозяйствующих субъектов. Однако рыночные механизмы не способны автоматически регулировать и обеспечивать эффективное решение социально-экономических проблем в интересах всего общества. Экономика любой страны не может нормально развиваться, если государство не обеспечивает соответствующие для этого условия.

Одним из наиболее эффективных элементов функционирования современного рыночного хозяйства выступает государственное регулирование экономики. В рыночной экономике государство не осуществляет непосред-

ственного управления экономической сферой. Основным регулятором хозяйственных отношений выступает рынок. Государственное регулирование играет главную роль только в тех сферах, которые определяют национальную безопасность страны или в которых регуляторы в силу различных причин неэффективны. Многие отечественные и зарубежные экономисты признают его обязательным элементом современного рыночного механизма, обеспечивающим нормальные условия для функционирования рыночной экономики. Таким образом, необходимость государственного вмешательства предопределена ходом развития экономики и общества в целом.

Государственное регулирование экономики представляет собой систему мер законодательного, исполнительного и контролирующего характера, осуществляемых государственными учреждениями с целью обеспечения устойчивого социально-экономического развития страны [1]. Согласно Толковому словарю русского языка, одно из значений термина «регулирование» – управлять, руководить. Государственное регулирование является одной из функций государственного управления. Конкретные масштабы, формы и направления государственного вмешательства определяются особенностями социально-экономического развития страны. Воздействие государства на экономику производится при помощи взаимосвязанных методов, а также экономических рычагов.

Необходимость государственного регулирования транспортной деятельности в сочетании с рыночными механизмами саморегулирования исходит из самой специфики отрасли как одной из важнейших инфраструктурных составляющих народного хозяйства. Транспорт обеспечивает не только перемещение грузов и перевозку пассажиров, но и служит катализатором для промышленного роста, выступает стимулятором развития экономики. Объем транспортных услуг во многом определяется состоянием экономики страны. Наряду с географическим положением и природными ресурсами инфраструктурные возможности транспортной системы определяют конкурентные преимущества страны. Благодаря транспорту происходит структуризация рыночной экономики, формируется единое экономическое пространство. В условиях роста конкуренции ни одна страна мира, не имея сильных позиций в транспортной сфере, не способна контролировать риски собственной экономики.

Вклад транспортной отрасли в ВВП Республики Беларусь за 2017 год увеличился на 0,1 процентных пункта и составил 5,8 %. Добавленная стоимость в сфере транспорта создана работой порядка 188 тыс. человек, что составляет около 6 % от общей численности населения, занятого в экономике страны. В сфере транспортной деятельности Республики Беларусь в настоящее время работает более 13 тысяч организаций различных форм собственности и свыше 17 тысяч индивидуальных предпринимателей. Вклад транспортной отрасли в совокупный объем чистой прибыли республики – 22 %, выручки от реализации – 8 %, инвестиций в основной капитал – 10 % [2].

Опыт развития зарубежных стран показывает, что рыночные отношения не исключают, а наоборот предполагают создание развитой и эффективной системы многостороннего государственного регулирования транспортного комплекса. Выделяют следующие основные предпосылки вмешательства государственных органов в деятельность субъектов транспортного рынка.

1 Транспорт – важнейший элемент производственно-социальной инфраструктуры, выступающий объектом постоянного контроля со стороны государства.

2 Необходимость контроля деятельности естественных монополий на транспорте. Естественный монополист способен необоснованно завышать тарифы и отказываться от невыгодных для него перевозок. Поэтому при организации и лицензировании подобных транспортных предприятий государство в обязательном порядке сохраняет за собой функции контроля.

3 Необходимость контроля и ограничений уровней транспортных тарифов. В условиях свободного ценообразования рост транспортных тарифов является одним из факторов общего роста цен и развития инфляционных процессов.

4 Необходимость обеспечения защиты транспортных предприятий от недобросовестной конкуренции. Мировой опыт показывает, что взаимоотношения конкурирующих между собой транспортных предприятий не могут быть урегулированы без участия государства.

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. Только государственные органы в состоянии финансировать и организовывать такую работу.

6 Необходимость эффективного транспортного обеспечения ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф и т. д.

Таким образом, государственное регулирование транспортной деятельности, независимо от особенностей действующей экономической системы, является объективной необходимостью. Можно выделить следующие основные цели государственного регулирования в транспортной сфере:

- гармонизация интересов различных видов транспорта в условиях рыночной конкуренции;
- содействие формированию рынка транспортных услуг;
- повышение качества транспортного обслуживания экономики и населения страны, включая безопасность движения транспортных средств;
- ускорение процессов перехода транспорта на более высокий технологический и организационно-управленческий уровень с целью снижения транспортных издержек.

Государственное регулирование транспортной деятельности согласно статье 10 Закона Республики Беларусь «Об основах транспортной деятельности» от 5 мая 1998 года [3] 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 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.

Современная система государственного регулирования использует совокупность инструментов политического и экономического менеджмента, разрабатывая экономическую стратегию и политику отрасли. В последние годы на разных уровнях власти происходит осознание необходимости постановки долгосрочных целей и задач, формирования комплексного стратегического управления. Это подразумевает проведение государственной политики в сфере управления, в том числе и на транспорте.

В Республике Беларусь утверждена Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года, которая определяет долгосрочные цели, задачи и направления инновационного развития различных видов транспорта. Данный документ затрагивает и основные аспекты участия государства в развитии транспортной системы страны. Основной целью Стратегии является формирование приоритетных направлений инновационного развития транспортного комплекса республики, обеспечивающих конкурентоспособность и безопасность транспортных услуг, повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры для полного удовлетворения потребностей экономики государства и населения [4]. Государственное регулирование и управление деятельностью объединений предприятий и организаций транспортного комплекса осуществляет Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Развитие рыночных отношений между субъектами транспортной сферы способствовало появлению в деловой и научной лексике понятия «рынок транспортных услуг». Он занимает центральное место в структуре транспортной отрасли. При этом в специальной литературе достаточно полно

определения данной экономической категории не приводится. Наиболее часто рынок транспортных услуг трактуется как сфера осуществления перевозок пассажиров, грузов и багажа, технического обслуживания и ремонта транспортных средств, вспомогательных и других видов работ (услуг), связанных с перевозками. Новые экономические условия расширили понятие «услуга транспорта». Сегодня это не только собственно перевозка грузов или пассажиров, но и любая операция, связанная с подготовкой и осуществлением перевозочного процесса. Транспортная услуга является товаром и имеет свою цену – тариф.

Развитие рынка транспортных услуг требует формирования новых транспортных услуг, отвечающих требованиям современных мировых стандартов. Для этого необходимо определить параметры и стандарты качества транспортных услуг, обеспечить стимулирование выполнения таких стандартов на транспорте. Это потребует от участников рынка создания высокоэффективных технологий, а также новых систем управления качеством. Участие государства в этом процессе необходимо при разработке соответствующей нормативной базы и методов государственного регулирования [5].

Основной причиной регулирования рынка транспортных услуг является возможность монополизации рынка, что связано с действием эффекта масштаба производства. Данный фактор проявляется у так называемых «естественных» монополий (железная дорога, трубопроводный транспорт). Целью государственного регулирования рынка транспортных услуг является обеспечение эффективных экономических условий для функционирования отдельных видов транспорта, транспортных предприятий и качественное удовлетворение потребителей транспортными услугами.

Регулирование рынка транспортных услуг предполагает сочетание экономических и административных методов воздействия на работу транспорта, осуществления регулирования как в долгосрочной перспективе, так и в режиме оперативных действий. Прямые (административные) методы государственного вмешательства основаны на силе государственной власти и при этом не связаны с использованием вспомогательных материальных стимулов. Косвенные (экономические) методы основаны на рыночных рычагах и оказывают воздействие на экономический интерес каждого субъекта хозяйственной деятельности. Сфера применения косвенного регулирования по мере развития рыночной экономики значительно расширяется, при этом сужаются возможности прямого государственного вмешательства. Под воздействием технического прогресса и структурных сдвигов в экономике на рынке транспортных услуг изменяются принципы и методы регулирования, меняется эффективность используемых методов.

В условиях формирования конкурентного рынка транспортных услуг административные методы используются в регулировании деятельности естественных монополий, доступа владельцев транспортных средств, а также экспедиторов и перевозчиков к профессиональной деятельности с использо-

ванием механизмов лицензирования или декларирования. Экономические методы формирования рынка транспортных услуг предусматривают реализацию механизмов тарифной, налоговой и инвестиционной политики. Тарифная политика сочетает механизм свободного ценообразования с контрольными функциями государства в целях защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, а участников рынка – от демпинга. Налоговая политика направлена на обеспечение конкурентоспособности национальных транспортных предприятий. Инвестиционная политика государства должна обеспечить создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры, техническое перевооружение транспортных компаний, в том числе на основе государственно-частного партнерства [5].

В докладе «Об итогах работы транспортного комплекса Республики Беларусь за 2017 год и задачах по его развитию на 2018 год» отмечено, что транспортный комплекс Республики Беларусь обеспечил стабильное удовлетворение потребностей экономики страны в услугах по перемещению грузов и пассажиров. В прошлом году транспортные услуги сформировали 45 % общего объема экспорта услуг страны (это свыше 3,4 млрд дол. США) с темпом роста 118,6 %. В числе лидеров по росту объемов экспорта услуг – автомобильный транспорт (123,3 %), в том числе благодаря государственно-частному партнерству с ассоциацией «БАМАП». По итогам 2017 года грузооборот увеличился на 6 %, а пассажирооборот – на 1,9 %.

Вклад транспортной деятельности в общий объем прямых иностранных инвестиций составил 6,6 % (80 млн дол. США). Весь объем инвестиций пришелся на складирование и вспомогательную транспортную деятельность, а также автомобильный транспорт. Задача текущего года – привлечь в транспортную отрасль прямых иностранных инвестиций не менее уровня 2017 года. Для привлечения финансовых средств Европейских финансовых институтов достигнута договоренность о включении объектов транспортной инфраструктуры Беларуси в планы развития трансъвропейской транспортной сети. Это главное условие формирования Европейского Внешнего инвестиционного плана.

В части регулирования международных автомобильных перевозок ежегодно Республикой Беларусь осуществляется обмен соответствующими разрешениями. В 2017 году Минтрансом проведены заседания Смешанных комиссий с 14 странами, дополнительно получено более 31 тысячи разрешений на проезд по иностранной территории. На 2018 год достигнута договоренность с компетентными органами иностранных государств о выделении для белорусских перевозчиков более 680 тысяч разрешений. В 2018 году будет продолжена работа по созданию благоприятных условий, обеспечивающих рост объемов экспорта автотранспортных услуг за счет увеличения квоты разрешений на проезд по территории иностранных государств, проведения соответствующих переговоров. С целью повышения транзитной привлекательности Республики Беларусь и интенсивности движения транзитных транспортных средств ведет-

ся подготовка инвестиционного пилотного проекта реконструкции автодороги М-10 в рамках государственно-частного партнерства.

В области нормативного и правового регулирования в 2017 году продолжалось системное совершенствование законодательства в области транспортной деятельности. Разработано 80 нормативных правовых актов, из них: 6 законов, 15 указов и распоряжений Президента Республики Беларусь, 14 постановлений Совета Министров Республики Беларусь и 45 постановлений Минтранса [2]. В докладе отмечено также, что только совместными усилиями предприятий отрасли, системы государственного регулирования и деловых кругов можно обеспечить эффективность развития транспортного комплекса Республики Беларусь в перспективе.

Современный механизм государственного регулирования рынка транспортных услуг основан на системе индикаторов развития, встроенных стабилизаторов и регуляторов, управляющих организацией и корректирующих самоорганизацию рынка транспортных услуг. Индикаторы развития позволяют оценить динамику конъюнктуры и структуры рынка. 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. С помощью регуляторов государство настраивает систему национальной экономики и отдельных отраслей на бескризисное и эффективное развитие. В Республике Беларусь такая система показателей-факторов 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. Одной из главных задач государственного регулирования на данный момент является стимулирование конкуренции в транспортной сфере, а также ограничение отрицательного воздействия естественных транспортных монополий на социально-экономические показатели. Несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития – достаточным. В этих условиях система государственного регулирования будет продолжать совершенствоваться и пополняться новыми инструментами.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Гизатуллина, В. Г. Исследование современных финансовых инструментов в железнодорожной отрасли / В. Г. Гизатуллина // Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты. – Полоцк : Полоцкий государственный университет, 2018. – С. 668–671.

2 Доклад «Об итогах работы транспортного комплекса Республики Беларусь в 2017 и задачах по его развитию на 2018 год» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.mintrans.gov.by>. – Дата доступа : 03.09.2018.

3 Об основах транспортной деятельности : Закон Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.logists.by/library/view/zakon-rb-o-osnovax-transportnoy-deyatelnosti>. – Дата доступа : 03.09.2018.

4 **Липатова, О. В.** Оценка эффективности логистических систем как основа экономической безопасности / О. В. Липатова // Теоретические и прикладные аспекты экономической безопасности региона. – 2014. – С. 40–43.

5 Национальная экономика Беларуси : учеб. для студ. эк. спец. вузов / Н. В. Шимов [и др.]; под ред. В. Н. Шимова. – 3-е изд. – Минск : БГЭУ, 2009. – 752 с.

6 Сектор услуг Беларуси: проблемы и перспективы развития / О. В. Булко [и др.]; науч. ред. : А. Е. Дайнеко, О. С. Булко ; Национальная академия наук Беларуси, Институт экономики. – Минск : Беларуская навука, 2016. – 271 с.

7 Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2015/03/strategija_innovacionnogo_gazn/. – Дата доступа : 03.09.2018.

8 **Шатров, С. Л.** Методические подходы к оценке экономической эффективности передачи на аутсорсинг отдельных видов работ (услуг) железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, О. В. Липатова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): Междунар. сб. научн. тр. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 274–283.

I. HALKINA

Belarusian State University of Transport

STATE REGULATION OF THE TRANSPORT SERVICES MARKET

The main causes of state intervention in a market economy are considered. The necessity of state regulation of transport activities is substantiated. The attention is focused on the methods of state regulation of the transport services market.

Получено 15.09.2018

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 11. Гомель, 2018**

УДК331.101

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, канд. экон. наук, профессор

В. А. ГИЗАТУЛЛИНА

Белорусский государственный университет транспорта

РАЗВИТИЕ МЕТОДОЛОГИЧЕСКИХ ПОХОДОВ К ОЦЕНКЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Рассмотрена совокупность методов, применяемых для измерения производительности труда на Белорусской железной дороге по уровням управления; показана необ-