

1 АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ НА ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

УДК 656.078

Е. Н. ЕФРЕМОВА, Я. В. ЕФРЕМОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ВОПРОСЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДИНАМИКИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА

Теория эволюционной экономики, как альтернатива мейнстриму, сложилась в начале 80-х годов XX века. Основоположниками этой теории стали С. Дж. Уинтер и Р. Р. Нельсон. Они выступили с критикой основных постулатов теорий неоклассического синтеза, выделив следующие аспекты:

1) экономическая система динамична и не находится в состоянии равновесия длительное время;

2) на поведение экономического агента в реальной действительности оказывают влияние не только рациональные критерии (максимизация прибыли, выгода), но и традиции, рутины, эффекты подражания (иррациональное поведение);

3) микроэкономические агенты не являются независимыми в своих стратегиях, так как они активно взаимодействуют и взаимообуславливают свой выбор на рынке;

4) потребитель обладает ограниченной информацией, не позволяющей ему принимать единственно верное решение из предлагаемых альтернатив.

Неоднородность фирм в отрасли может характеризоваться тем, что они имеют различные размеры, находятся на разных стадиях жизненного пути, а это, в свою очередь, влияет на процесс принятия решений.

Наряду с эгоистическим мотивом максимизации прибыли микроэкономический агент может руководствоваться мотивом солидарности и альтруизма. Так, например, концепция социальной ответственности предписывает в кризисных условиях принимать выгодные для общества решения.

Таким образом, эволюционная теория развивается в рамках исследования экономической динамики, которая предполагает стадийность развития фирмы, реализуемую через цикл. Во время возрастающей фазы цикла формируются условия упорядоченности, система растет и увеличивается,

нарастает количество вертикальных и горизонтальных связей, усиливается жесткая структурированность системы, в экономической сфере закрепляются новые институты. Силы организации начинают превалировать над тенденциями неопределённости и неустойчивости.

В период спада экономического цикла система упирается в предел развития, что резко ограничивает возможности совершенствования системы. Механизм координации переполнен элементами, образованию новых связей препятствует рост транзакционных издержек, прерываются каналы взаимодействия с внешними системами. Внутренняя система идет по пути уменьшения иерархичности и постепенно входит в состояние, характеризуемое элементами хаоса. Однако состояние неупорядоченности в открытой системе – это возможность выбора новой стратегии развития, именно в точке низшего спада правильный анализ противоречивой информации дает фирмам перспективу построения эффективной траектории роста и переход в стадию оживления (подъёма) и формирования для себя благоприятной экономической конъюнктуры.

Транспортный сектор является важнейшей составляющей национального экономического развития. Доступность транспорта обуславливает глобальные модели развития и может служить стимулирующим или препятствующим фактором экономического роста.

Ограничивающие тенденции развития национального сектора экономики, которые образуются из-за комплекса экономических санкций, должны привести к серьезной трансформации стратегических целей развития транспортного комплекса Республики Беларусь. Так, на наш взгляд, необходимо скорректировать следующие стратегические направления развития:

- 1) оценить снижающийся транзитный потенциал национальной территории при угрозе введения изолирующих пограничных барьеров;
- 2) усилить внимание на потребностях агентов национального рынка и рынка ЕАЭС, особенно в рамках пассажирских перевозок;
- 3) пересмотреть систему географического расположения объектов транспортно-логистической инфраструктуры в связи с вероятностью изменения интенсивности грузопотоков в рамках существующих транспортных коридоров.

В целом, использование научного опыта, накопленного в рамках теории экономической динамики, должно минимизировать эффект несовершенной адаптации, в ходе которой фирмы принимают неэффективные решения на основе ошибочно распознанных сигналов рынка и могут оказаться в неоптимальной ситуации. Использование положительного опыта ведущих транспортных фирм позволяет минимизировать издержки на поиск эффективного инновационного поведения, результатом которого становится формирование микроэкономического агента, быстро адаптирующегося к постоянно изменяющимся условиям рынка.

E. EFREMOVA, Y. EFREMOV
Belarusian State University of Transport, Gomel

ISSUES OF ECONOMIC DYNAMICS OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SECTOR

УДК 336.73

Л. А. ЛОМОВЦЕВА

*Крымский инженерно-педагогический университет им. Февзи Якубова,
г. Симферополь, Российская Федерация*

ОСОБЕННОСТИ АДМИНИСТРИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В РОССИИ

Одним из направлений рассмотрения налогового администрирования является налоговое стимулирование как элемент экономической политики государства [1]. При этом следует обратить внимание на механизм налоговой системы в целом, так и на модель начисления и уплаты отдельных налогов и сборов.

Рассмотрим анализ модели транспортного налога в России. Транспорт играет значительную роль во всем мире, развитие которого имеет особое экономическое значение для стран с обширной территорией. Для таких стран большой парк транспортных средств является обязательным элементом межрегионального сотрудничества и мобильности рабочей силы.

Российская модель транспортного налога имеет следующие особенности:

1) широкий спектр транспортных средств облагается налогом. Для каждого вида транспорта существует определенная налоговая база. При этом подавляющую часть облагаемых налогом транспортных средств – более 99 % – составляют автомобили. Лодки и самолеты (включая реактивные) составляют немногим более 1 % всех облагаемых налогом транспортных средств. Налогообложение в первую очередь зависит от мощности двигателя;

2) ставки налога устанавливаются в рублях за одну лошадиную силу мощности двигателя. Налог является прогрессивным, с наиболее заметной прогрессивной ставкой для автомобилей. Например, ставка налога для автомобилей с мощностью двигателя более 250 л. с. в шесть раз выше, чем для автомобилей с мощностью двигателя до 100 л. с., а для грузовых автомобилей ставка выше всего в три раза. Такой подход к дифференциации ставок не учитывает экологический класс транспортных средств и не позволяет компенсировать негативные экстерналии, возникающие у территориальной общности;