

PAPER DETAILS

TITLE: ?????? ?????????????? ?????????????? ?? ?????????????????? ??????

AUTHORS: ?? ??????????????

PAGES: 0-0

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/575145>

МЕТОДЫ РЕГУЛИРУЮЩИХ ВОЗДЕЙСТВИЙ НА АВТОТРАНСПОРТНЫЙ РЫНОК

В.Е.ЭСЕНАЛИЕВА (Минтранскомуникаций КР)

Необходимость государственного вмешательства в процесс формирования и функционирования автотранспортных рынков определяется четырьмя факторами: ведущая роль государства в организации рынков; снижение социальных издержек автотранспортной деятельности и поддержка конкурентности рынков автотранспортных перевозок, а также инвестирование в развитие инфраструктуры.

В систематизированном виде разнообразные формы и методы государственного воздействия на деятельность автотранспорта представлены в виде схемы (см. рисунок).

Основой системы государственного регулирования являются *нормативно-правовые и лицензионные методы*. С их помощью реализуется основная функция государства – организация рынка. Под этим понимается определение прав и ответственности субъектов рынка (автотранспортных предприятий и их клиентов); формирование минимальных требований к квалификации автотранспортников и качеству оказываемых ими услуг. Организация автотранспортных рынков требует обширной нормативно-правовой базы.

Организация рынков транспортных услуг происходит путем разделения их на секторы со сходными эксплуатационно-коммерческими условиями и юридического закрепления прав и обязанностей автотранспортных предприятий (АТП), действующих в различных секторах рынка. В настоящее время автотранспортные услуги и связанная с ними деятельность подразделяются на: грузовые и пассажирские перевозки; транспортно-экспедиционное обслуживание; среди перевозок различаются городские и пригородные, внутриобластные, республиканские и международные.

Нормативно-правовая система регулирования автомобильного транспорта должна охватывать все аспекты автотранспортной деятельности и взаимоотношения АТП с потребителями их услуг, обеспечивать соблюдение интересов грузопользователей и пассажиров, создавать равные условия и правовые гарантии для развития и функционирования в автотранспортном комплексе (АТК) предприятий всех форм собственности. По мере становления конкурентных рынков автотранспортных услуг, обретения новыми АТП общего пользования достаточной квалификации, формирования общественных объединений автотранспортников, некоторые вопросы, регулируемые в настоящее время в законодательном порядке, могут передаваться в компетенцию объединений предприятий АТК или решаться на договорной основе между АТП и их клиентами.

Выполнение еще одной функции государства – контроль и снижение уровня социальных издержек автотранспортной деятельности – осуществляется

также нормативно-правовыми методами. Министерству транспорта и коммуникаций КР (Минтранскомуникаций) необходимо разработать пакет государственных и отраслевых стандартов по требованиям к автотранспортным средствам, системе фирменного обслуживания и ремонта техники, охране окружающей среды.

Организация *лицензирования автотранспортной деятельности* создает механизм контроля выполнения законодательства в области автомобильного транспорта, обеспечивает соблюдение АТП установленных стандартов при осуществлении перевозок и технической эксплуатации автотранспортных средств. Государственная лицензионная политика является важнейшим административно-правовым средством обеспечения безопасности автотранспортного процесса, охраны окружающей среды, организации рынков автотранспортных услуг, защиты интересов предпринимателей и потребителей.

Обязательному лицензированию подлежит любая автотранспортная деятельность, вне зависимости от формы собственности АТП или сферы основной деятельности владельцев автотранспортных средств.

Государственные органы должны разрабатывать систему лицензионных требований, обеспечивающих профессионализм, компетентность, коммерческую добросовестность и финансовую состоятельность АТП и предпринимателей, а также соответствие применяемых ими технических средств установленным требованиям; определять ответственность за нарушения лицензионной дисциплины; осуществлять оперативную деятельность по выдаче разрешений на автотранспортные перевозки; контролировать выполнение АТП требований, налагаемых на них выданной лицензией; применять предусмотренные законодательством санкции в случае нарушения этих требований. Перечисленные выше функции выполняют Минтранскомуникаций, структурные областные лицензионные управления автотранспорта и Кыргызская транспортная инспекция.

В ближайшее время необходимо создать систему сертификации автотранспортных средств и автотранспортных услуг, услуг технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств, родственную по целям и задачам системе лицензирования.

Налоговые методы регулирования бывают двух видов: предоставление налоговых льгот или, наоборот, введение дополнительных налогов. Целью применения налоговых льгот является стимулирование увеличения предложения услуг в определенных секторах рынка. Введение дополнительных налогов применяется с целью аккумуляции средств для республиканских и региональных программ развития транспортной инфраструктуры. Вообще, налоговое регулирование ав-

тотранспортной деятельности должно согласовываться с экономической политикой правительства. Если, например, в определенный период экономического цикла необходимо стимулировать инвестиционную деятельность, тогда может стать целесообразным введение налоговых льгот в отношении затрат на восстановление, замену и модернизацию автотранспортных средств.

Для стимулирования повышения технического уровня транспортной системы можно установить налоговые льготы на средства, направляемые предприятиями транспорта на научно-технические цели в виде освобождения на 2-3 года этих средств от налогообложения целиком, а затем - только их прироста.

Реализация любых государственных программ (республиканских или местных) развития автотранспортной системы требует инвестиций. При дефицитном госбюджете найти средства на эти цели можно, только собрав их за счет введения дополнительных налогов на АТП (например, на топливо, транспортные средства) или население.

Финансовые методы влияния на функционирование и развитие автотранспорта разделяются на:

- а) покрытие текущих убытков АТП (дотации) с целью поддержки определенных видов перевозок;
- б) капитальные вложения (инвестиции) в развитие автотранспортных систем.

Сейчас дотируется в основном только городской пассажирский транспорт.

Несмотря на общую рентабельность грузовых перевозок, в отличие от пассажирских, у большинства АТП отсутствуют инвестиционные возможности даже для простого воспроизводства фондов. Одной из причин такого положения на автомобильном транспорте является общая для всей экономики проблема неплатежей. Из-за этого практически в течение всего года во многих АТП не хватает средств даже для покрытия затрат на топливно-смазочные материалы и зарплату.

В связи с этим для автотранспорта весьма актуально государственное финансирование отдельных проектов, имеющих общегосударственное и региональное значение, а также оказание государственной помощи различным предприятиям в обеспечении такого финансирования.

Финансовые ресурсы, необходимые для обеспечения транспортных систем (дорог, терминалов, автовокзалов), не всегда оказываются доступными для крупных АТП и объединенных капиталов предпринимателей. Следовательно, государство должно принимать участие в развитии инфраструктуры автомобильного транспорта, учитывая его важность для нормального функционирования всей экономики страны.

Учитывая ограниченность бюджетных средств, необходимо: выделять государственные капиталовложения в коммерциализованные государственные и другие предприятия АТК на условиях срочности, возвратности и платности, в некоторых случаях - с предоставлением льгот; осуществлять инвестиции на конкурсной основе с включением в условия конкурса требований, вытекающих из государственной транспортной политики; ввести систему государственного лизинга для замены

выбывших и обновления транспортных средств предприятий АТК вместо выделения бюджетных средств для их приобретения с включением в лизинговые договоры условий регулирующего характера.

Лизинг может стать перспективной формой косвенного государственного регулирования в финансовой инфраструктуре АТК. В дополнение к традиционному оперативному или финансовому лизингу, как форме специфического кредитования производителя или потребителя, лизинговые операции могут выступать как средство государственной инвестиционной поддержки социально важных видов транспортной деятельности с постепенным переходом от бюджетных к небюджетным формам его финансирования. Видимо, Минтранс-коммуникаций необходимо проводить отработку лизингового механизма на автотранспорте, обратив особое внимание на лизинг автобусов, в том числе городских в рамках государственной поддержки пассажирского автотранспорта. Для успешной реализации методов финансово-экономического регулирования и контроля над получением и использованием выделяемых денежных средств необходимо развивать финансово-экономическую инфраструктуру АТК.

Важность *тарифного регулирования* обусловлена тем, что рост автотранспортных тарифов является одним из факторов развития инфляционных процессов. Другой аспект - необходимость сохранения доступного для большинства населения уровня цен на услуги по перевозкам пассажиров.

Основными механизмами государственного регулирования ценообразования на автомобильном транспорте в различных сочетаниях являются:

- определение правил построения тарифов в различных секторах автотранспортного рынка;
- установление общего рекомендуемого или обязательного уровня тарифов на отдельные виды деятельности;
- выработка механизма индексирования автотранспортных тарифов;
- установление максимальной рентабельности отдельных видов перевозок и автотранспортной деятельности.

Из перечисленных методов государственного регулирования автомобильного транспорта самыми сложными и тонкими являются косвенные - налоги и тарифы. Устанавливая ставку налога или уровень тарифов, следует тщательно просчитывать влияние этих мер на экономику АТП.

В настоящее время государственным органам необходимо прежде всего сосредоточиться на нормативно-правовых и лицензионных методах воздействия на рынки автотранспортных услуг, что означает законодательное обеспечение новых рынков и отработку механизма контроля его соблюдения.



Уровень применения

Цель (назначение)

Формы



Р - республиканский, М - местный, АТК - автотранспортный комплекс, АТП - автотранспортные предприятия

