

УДК 33

Некоторые аспекты государственного регулирования предпринимательской деятельности в транспортной системе (на примере зарубежных стран и Российской Федерации)

**Рахимов А.Р.**

Генеральный директор группы компаний «Ак Буре Групп» (Казань)

В статье автор рассматривает вопрос об особенностях международного опыта государственного регулирования предпринимательской деятельности в транспортной системе, а также раскрывает основные проблемы, на которые могут быть нацелены научные исследования по вопросам дальнейшего изучения и исследования государственного регулирования предпринимательской деятельности, исходя из международного опыта. Сделаны выводы относительно понимания особенностей международного регулирования, указаны проблемы регулирования и развития предпринимательской деятельности транспортной области.

Ключевые слова: международный опыт, государственное регулирование, регулирование предпринимательской деятельности, транспортная сфера, регулирование в сфере транспорта.

Вопросы, касающиеся государственно-частного партнерства в предпринимательстве, а особенно в транспортном секторе, сводятся в первую очередь к тому, что позволяют прийти к балансу регулятора и рынка. Более того, такое сотрудничество имеет определенный перспективный характер – ведет к успешному развитию не только поддерживаемой отрасли, но и смежных областей. Именно причина интеграции сферы транспорта с социальной сферой и другими областями экономики определяют актуальность исследования данной темы и решения проблем, касающихся данного вопроса. В Российской Федерации результативность взаимодействия рыночных отношений с экономикой страны зависит от прогнозируемой и реально осуществимой модели, согласно которой делаются расчеты и прогнозы, в том числе и в транспортной системе.

Государственное регулирование предпринимательской деятельности в транспортной области, да и в целом любой деятельности, связано в первую очередь с безопасностью. В это обширное понятие входят обеспечение безопасности передвижения по маршрутам, безопасность транспортировки грузов, в т.ч. и опасных, экологический контроль. Вокруг государственного регулирования разгораются са-

мые различные споры: относительно допустимого количества лицензий на транспортную деятельность для предпринимателей; всевозможные тарифные послабления и наоборот – ограничения и ужесточения; ограничение сферы, территориальной и деятельностной, в отношении перевозчиков [1].

Большинство стран прошли сложнейший путь становления сбалансированного государственного регулирования транспортной области. С момента своего появления транспорт постоянно развивался, совершенствовался, что важно – синхронно с тенденциями развития общества и технологий. Однако далеко не всегда государственный аппарат тех или иных стран поспевал за его динамикой. В результате развития транспортная область превратилась в сложнейшую систему, состоящую из множества отраслей.

Поэтому необходимо определить основные направления государственного регулирования транспортной системы. Эти направления схожи во многих странах мира. Первым и важнейшим направлением будет понятие децентрализации, сутью которой является частичное, в большей или меньшей степени, снятие полномочий с государственного аппарата и передача ее частному субъекту. Следующим направ-

лением является организация косвенной поддержки сферы транспорта через области и сферы экономики, находящиеся с ней в экономических взаимоотношениях. Третьим направлением может считаться поддержка малого бизнеса как такового. Четвертое направление – метод «сплошной» поддержки, где не делается дробление транспортного сектора на составляющие и рассматривается область в целом.

Примером вышесказанного могут служить успешно осуществлённые программы поддержки сферы транспорта в таких странах, как Великобритания, Канада и США, Бельгия, скандинавские страны.

Зарубежное государство в его административном аспекте состоит из отдельных регионов (графств, земель, штатов, префектур и т.д.), роль и значение которых в обеспечении эффективности развития экономических систем неуклонно возрастает. Это связано с различием в уровне жизни населения отдельных регионов одной и той же страны, что делает необходимым разработку специальной государственной экономической политики, нацеленной на общее выравнивание потенциалов экономической системы.

Методы регионального управления транспортной системой, которые используются в практике индустриально развитых стран, можно сгруппировать в блоки:

- государственная региональная политика, когда регион и предприятия этого региона получают субсидии, льготы в налогообложении, кредитовании;
- государственная транспортная политика, в соответствии с которой льготы получают предприятия транспортного комплекса или его отдельных отраслей;
- региональная транспортная политика, определяемая и проводимая органами регионального самоуправления [2].

Эти блоки, формирующие региональный уровень управления транспортным комплексом, имеют свои особенности в каждой стране.

Государственная региональная политика, как показывает анализ практики индустриально развитых стран, включает в себя основные элементы, такие как:

- прямые инвестиции в предприятия транспортного комплекса, находящиеся в собственности государства;
- субсидии, выдаваемые региональным органам власти и управления для осуществления собственных программ развития транспортного комплекса;
- субсидии, выдаваемые транспортным предприятиям для поддержания их финансовой стабильности и конкурентоспособности;
- создание зон свободного предпринимательства с особым (налогообложением, административным, таможенным) статусом.

В качестве примера предлагаем рассмотреть такую страну, как Великобритания. В государственном ведомстве находятся всевозможные транспортные области Лондона – наземные и водные пути. Весь общественный транспорт принадлежит и подчиняется муниципальной власти (кроме, разве что, лондонского), а все, что касается морских путей и снабжения, принадлежит Адмиралтейству. Причина, которая привела именно к такой системе управления и заставила властей сдвинуться с мертвой точки, имела место в конце 80-90-х гг. прошлого века, когда из-за резко сократившейся концентрации перевозчиков произошло значительное увеличение тарифов.

Другой пример – Соединенные Штаты Америки. Именно модернизация и реформы, предпринятые в этой стране, наиболее приемлемы для внедрения в России. Причин тому две: 1) транспортный сектор подвергся приватизации; 2) государственное устройство такое же, как и в России – федеративное.

Сама регуляция состоит из трех различных уровней: первый уровень представляет собой федеральное правительство, второй – правительство штата и третий – местные власти.

Далее приведем структуру управления транспортной отраслью в США. На первом, главенствующем месте находится министерство транспорта. Данный орган был создан во второй половине 60-х гг. с целью решения проблемы – резкой остановки развития и продвижения транспортного сектора, связанного с децентрализованным управлением смежными министерствами – министерствами внутренних дел, сельского хозяйства, обороны и т.д. Подобная децентрализация и разобщение привели к сложившейся проблеме [5].

Само же министерство транспорта было совершенно свободно от вышестоящих органов: оно само выбирало методы и формы развития транспортной области, требовалось только одно – результат. При этом министерству было велено поддерживать частный сектор, занимающийся предпринимательской деятельностью в области транспорта. Собственно, пример создания такого органа власти по сути лишь с одной целью и предопределил особенности внедрения инноваций в США во всех отраслях.

На основе вышесказанного, можно сделать вывод, что пример управления и регулирования транспортной системы в США является наиболее подходящим для России [5].

Особую роль в управлении транспортной системой региона играют региональные органы министерства транспорта, ответственные за развитие автомобильных дорог, железнодорожных путей и дорожно-транспортного хозяйства своего региона.

К методам регионального управления транспортной системой можно также отнести государственное субсидирование при реализации комплексных программ территориального развития.

Гибкая финансовая и налоговая политика – важнейший фактор государственного влияния на экономику. Стабильное функционирование рынка транспортных услуг является необходимым условием стабилизации и роста всей экономической системы в целом, обеспечение национальной безопасности и обороноспособности страны. Как и во всех отраслях мирового хозяйства, на транспорте государственное регулирование тесно взаимодействует с рыночным механизмом. В развитых зарубежных странах транспорт в большей мере подвержен управлению, контролю и регулированию со стороны правительства, местных органов власти, а также предпринимательских объединений.

Как показывает опыт зарубежных стран, рыночные отношения в экономике ни в коей мере не ограничивают возможности создания развитой и эффективной системы многостороннего государственного регулирования транспортных услуг. Наиболее распространенным для большинства стран национальным органом управления является министерство транспорта, но, поскольку есть специфика у различных видов транспорта и сложность управления различными видами транспортной деятельности, нередко создаются и другие органы государственного управления, согласно социально-политическим традициям данной страны.

Для понимания совместной деятельности органов центрального регулирования и местных (региональных) важно отметить, что в зарубежных странах имеется два направления данного сотрудничества [7]:

1) Местные или региональные органы регулирования участвуют в осуществлении программ по развитию транспортной системы в пределах их территории.

2) Региональные органы определяют наиболее значимые проблемы, разрабатывают специальные программы для их решения и направляют их в вышестоящие органы, чтобы получить субсидирование для реализации этих программ.

Местные органы регулирования предпринимательской деятельности в области транспорта разрабатывают регламенты для контроля, предлагают проекты решений существующих проблем, которые представляют на одобрение министерству транспорта.

Опыт ведущих зарубежных стран доказывает несостоятельность утверждения, что создание единой транспортной системы не вписывается в концепцию рыночного хозяйства. Без единой высокоэффективной транспортной системы, регулирующей организацию прямых смешанных перевозок во внутренних и международных сообщениях, невозможен нормальный внутренний товарообмен и интеграция в мировую систему [8].

Современная система управления рынком транспортных услуг должна строиться на основе сочета-

ния государственного регулирования с рыночным механизмом взаимодействия субъектов, оказывающих транспортные услуги, и потребителей, органов исполнительной власти на федеральном, региональном и местном уровнях [8, с. 54].

Подведем итог. Тенденции реформирования существующей системы государственного регулирования транспортной системы в Российской Федерации соответствуют общемировым и согласуются с опытом зарубежных стран. Однако стоит отметить существующие проблемы, а именно:

1. Институт государственного регулирования транспортной системы совершенствуется медленно и отстает от развития самой транспортной системы.

2. В законодательстве имеются недоработки, создающие сложности для стабильного развития предпринимательской деятельности в области транспорта. Например, в административном законодательстве предусмотрен штраф за нарушение весогабаритных размеров транспортных средств, размер которого достигает до 500 тыс. руб. за однократное нарушение, и не всегда отвечает принципу соразмерности ответственности за совершенное правонарушение. Данный штраф может нанести непоправимый урон финансово-хозяйственной деятельности предпринимателя, так как для многих размер взыскания составляет месячный доход от предпринимательской деятельности. Также транспортные компании несут большую финансовую нагрузку в виде налогов, пошлин и сборов (НДС, налог на прибыль, транспортный налог, государственный акциз на топливо, система взимания платы с большегрузных транспортных средств «ПЛАТОН» и т.д.).

3. Слабо развита транспортная инфраструктура, необходимо строительство современных качественных скоростных магистралей, как, например, в США, в Китае и в европейских странах.

4. Слабо развиты программы, обеспечивающие государственное субсидирование предпринимателей, осуществляющих свою финансово-экономическую деятельность в области транспортных услуг.

Литература:

1. Могилевкин И. Мировой транспорт: Новые горизонты и новые проблемы // Мировая экономика и международные отношения. – 2000. – № 9. – С. 29-36.

2. Котельников А., Глонти А. Мировые тенденции в развитии электрификации железных дорог на рубеже веков // Бюллетень ОСЖД. – 2001. – № 6. – С. 9-19.
3. Komninos N. Intelligent cities: towards interactive and global innovation environments // Journal of Innovation and Regional Development (Inderscience Publishers). – 2009. – Vol. 1. – № 4. – P. 337-355.
4. Артюхов В.Г., Березин В.Ф. Развитие транспорта в России и за рубежом. – М., 2010. – 187 с.
5. Keep Europe moving – Sustainable mobility for our continent. – Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2006. – 39 p.
6. Волков С.М. Зарубежный опыт управления транспортной деятельностью. – М., 2011. – С. 51-53.
7. Златин А.П. Совершенствование государственного регулирования региональных автотранспортных рынков: автореф. дис. ... канд. экон. наук. – М., 2006. – 23 с.
8. Белов Ю.Д., Миронов В.Н., Черемин В.А. Развитие логистической инфраструктуры грузодвижения. Ч. I. Терминальные и логистически-хозяйственные комплексы за рубежом и в России (обзор-справочник). – Н.Новгород: ВГАВТ, 2017. – 120 с.

Some Aspects of State Regulation of Entrepreneurial Activities in the Transport System (on the Example of Foreign Countries and the Russian Federation)

A.R. Rahimov
Groups of the Ak Bure Group company (Kazan)

In article the author considers a question of features of the international experience of state regulation of business activity in the transport system and also opens the main problems at which scientific research concerning further studying and a research of state regulation of business activity, proceeding from the international experience can be aimed. Conclusions concerning understanding of features of the international regulation are drawn, problems of regulation and development of business activity of transport area are specified.

Key words: international experience, state regulation, regulation of business activity, transport sphere, regulation in the sphere of transport.

