

**I.G. Tkachev**

## **METHODOLOGICAL APPROACHES TO IMPROVING STATE REGULATION OF TRANSPORT SECTOR**

**И'ya Tkachev** – a PhD student, the Department of National Economics and Organization of Production, State Institute of Economics, Finance, Law and Technologies, Gatchina; **e-mail: nac-ek@mail.ru.**

*The article summarizes methodological principles dealing with the development of state regulation of transport sector with objects and subjects along with general objectives of state regulation of transport sector being specified. The paper provides a summarized classification of the methods of state regulation, including thirty one methods; sets forth a principled algorithm of the improvement of state regulation of both performance and development of transport branch, including ten blocs with each of the blocs being elaborated on; presents an algorithm of choosing between and justifying methods of state regulation of the transport sector performance and development.*

**Keywords:** transport branch (sector); state regulation; method of state regulation; systems approach; tax optimization; freight traffic.

**И.Г. Ткачев**

## **МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

**Илья Геннадьевич Ткачев** – аспирант кафедры национальной экономики и организации производства, Государственный институт экономики, финансов, права и технологий, г. Гатчина; **e-mail: nac-ek@mail.ru.**

*В статье обобщены методические положения по совершенствованию государственного регулирования транспортного комплекса, конкретизированы объекты, субъекты, общие цели государственного регулирования транспортного комплекса. Приведена обобщенная классификация методов государственного регулирования транспортного комплекса, включающая в себя 31 метод; изложен принципиальный алгоритм совершенствования государственного регулирования функционирования и развития транспортного комплекса, включающий десять блоков; конкретизирован каждый из блоков этого алгоритма; изложен алгоритм выбора и обоснования методов государственного регулирования функционирования и развития транспортного комплекса.*

**Ключевые слова:** транспортный комплекс; государственное регулирование; методы государственного регулирования; системный подход; оптимизация налогообложения; грузоперевозки.

Государственное регулирование функционирования и развития транспортного комплекса (ТК) осуществляется посредством различных форм и методов. При этом соотношение форм и методов государственного регулирования в целом

и транспортного комплекса в частности являются диалектически относительными и взаимодействующими. В специальной литературе по проблемам государственного регулирования отраслей и комплексов традиционно выделяют две основные

группы методов – экономические и организационно-правовые методы регулирования. При этом каждая из групп подразделяется в соответствии с внутренним единством на более частные методы.

Для транспортного комплекса объектом государственного регулирования может быть как: 1) транспортный комплекс страны в целом, так и его: 2) отдельные отрасли – виды транспорта, 3) элементы (подвижной состав и его технико-технологические характеристики), 4) параметры деятельности (тарифы, инвестиционная деятельность), а также: 4) межотраслевые и 5) межхозяйственные связи, 6) новые организационные формы; 7) инновационные технологии, что определяет, с одной стороны, сложность разработки комплекса регулирующих мер, а с другой стороны, позволяет синтезировать наиболее эффективные методы, позволяющие сгладить отдельные противоречия в функционировании и/или развитии транспортного комплекса.

Для транспортного комплекса в качестве субъектов регулирования выступают: 1) органы власти и управления как на федеральном, так и на региональном уровне; 2) Банк России как мегарегулятор финансового рынка; 3) саморегулирующие организации, обобщающие особенности деловой практики в сфере доставки грузов с учетом отраслевых и региональных особенностей транспортного комплекса.

Цели регулирования могут быть классифицированы по времени воздействия мер государственного регулирования на: долгосрочные, среднесрочные, краткосрочные, по целевой установке: обеспечение развития ТК, обеспечение стабильного функционирования ТК.

При исследовании методов государственного регулирования транспортного комплекса необходимо, таким образом, учитывать: 1) субъекты регулирования; 2) объекты регулирования; 3) цели регулирования. Такой подход позволяет, с одной стороны, конкретизировать особенности методов государственного регулирования применительно к транспортному комплексу с одной стороны, а с другой – определить границы применения конкрет-

ных методов государственного регулирования.

Традиционно к экономическим методам государственного регулирования относятся: методы развития рыночной среды; методы регулирования спроса; методы поддержки инвестиций; к организационно-правовым методам относят: законодательные, нормативные, организационные методы. Проведенный анализ подходов к выделению методов государственного регулирования экономики позволил конкретизировать основные методы государственного регулирования применительно к транспортному комплексу (см. таблицу).

Каждый метод государственного регулирования имеет свою значимость, приоритетность, границы использования в зависимости от принятой модели государственного регулирования, целей и задач государственного развития, внешних и внутренних факторов, определяющих необходимость, целесообразность и эффективность использования того или иного метода государственного регулирования, либо их совокупности.

Необходимо отметить, что в России создана и развивается организационная и нормативно-правовая база государственного регулирования функционирования и развития транспортного комплекса, особенно в сфере транспортной безопасности [1]; широко используется программно-целевой метод государственного регулирования развития транспортного комплекса: разработаны Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [2], Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» [3], в наличии значительное количество научных работ разных лет, посвященных проблемам государственного регулирования транспортного комплекса и его отдельных отраслей на основе реализации системного подхода, в которых исследована проблематика государственного регулирования транспортного комплекса как на федеральном, так и на региональном уровне и разработаны предложения по его совершенствованию [4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11 и др.], но при этом в них не уделено достаточного внимания

**Методы государственного регулирования функционирования  
и развития транспортного комплекса**

	Группа методов	Методы
Экономические	Развитие рыночной среды	Меры по воспроизводству ресурсов для ТК
		Меры по акционированию предприятий ТК
		Меры по приватизации предприятий ТК
		Финансово-экономическая поддержка предприятий ТК
		Антимонопольные меры
		Развитие рыночной инфраструктуры ТК
	Регулирование спроса	Совершенствование взаиморасчетов
		Оптимизация налогообложения
		Поддержка инноваций
	Поддержка инвестиций	Государственные инвестиции
		Государственные инвестиционные программы
		Государственно-частное партнерство
		Стимулирование прямых и портфельных частных инвестиций российских инвесторов в предприятия ТК
		Стимулирование прямых и портфельных частных инвестиций иностранных инвесторов в предприятия ТК
		Формирование новых инвестиционных механизмов
Организационно-правовые методы	Законодательное регулирование	Обеспечение прав собственности на рынке транспортных услуг
		Создание государственных корпораций в сфере ТК
		Регулирование прав и ответственности предприятий ТК
		Обеспечение безопасности деятельности предприятий ТК
		Определение правил ведения бизнеса на рынке транспортных услуг
	Нормативное регулирование	Лицензирование
		Сертификация
		Надзор
		Лимитирование
		Квотирование
	Организационное регулирование	Создание СРО в сфере ТК
		Разработка концепций и программ развития ТК
		Разработка транспортной политики
		Кадровое регулирование
		Разработка и реализация образовательной политики для ТК
Развитие международного сотрудничества		

*Источник:* составлено автором.

вопросам обоснования выбора конкретных методов государственного регулирования.

Сформируем принципиальный алгоритм выбора метода государственного регулирования транспортного комплекса на основе общего алгоритма совершенствования государственного регулирования развития транспортного комплекса. И далее конкретизируем каждый из блоков в соответствии с целью совершенствования системы государственного регулирования развития транспортного комплекса.

Во-первых, необходимо проанализи-

ровать сформировавшуюся модель экономики. Этот анализ включает в себя: общие социально-экономические показатели; отраслевую структуру экономики; структуру межрегиональных и международных грузопотоков / товаропотоков.

Во-вторых, необходимо оценить роль и место в российской экономике транспортного комплекса. Это осуществляется через оценку динамики объемов грузоперевозок; доли в объемах грузоперевозок отечественных организаций; организаций с иностранным участием; госкорпораций. Отдельно оцениваются те приоритетные

проекты и программы, которые реализуются в экономике или были профинансированы на предмет оценки их результатов. В связи с этим отдельный блок анализа необходим для оценки государственного и негосударственного сектора в транспортном комплексе, а также доли государственного заказа в общих объемах транспортных услуг.

В-третьих, необходимо проанализировать среднесрочные планы и долгосрочные прогнозы развития российской и мировой экономики с целью оценки структуры и объемов грузопотоков во внутрирегиональном и международном сообщениях.

В-четвертых, необходимо оценить материально-техническую базу транспортного комплекса на предмет оценки его потенциала для реализации среднесрочных и долгосрочных программ обеспечения развития российской экономики. Оценка материально-технической базы – состояния основных фондов, структуры активов, степени их износа и обновления – должна осуществляться для определения необходимости временного интервала инвестиций в транспортный комплекс.

Пятый блок должен быть посвящен оценке финансово-экономического состояния предприятий транспортного комплекса: количество финансово-устойчивых предприятий, убыточных, находящихся в процедурах банкротства. Для транспортных организаций, которые являются публичными акционерными обществами, необходим анализ движения котировок акций и облигаций. Кроме того, необходимо оценить доходы, прибыль и рентабельность, фондоёмкость и фондоотдачу транспортных организаций на предмет определения источников финансирования их функционирования и развития.

Шестой блок должен быть посвящен финансовым отношениям предприятий и организаций транспортного комплекса и государства. Основными параметрами этого взаимодействия являются: налоги и обязательные платежи; страховые платежи; иные платежи; объемы финансирования по государственным целевым про-

граммам в рамках федерального бюджета и бюджетов субъектов федераций; объемы финансирования по государственным заказам.

Седьмой блок посвящен управленческому аспекту в деятельности транспортного комплекса. В рамках этого блока должен быть проведен анализ комплекса функций Минтранса России, его агентств и федеральной службы на предмет оценки реального влияния на развитие транспортного комплекса. Отдельно должна быть проанализирована деятельность саморегулируемых организаций на предмет соответствия их деятельности заявленным и ожидаемым и их трансформации с учетом обновления федерального законодательства. Кроме того, необходим анализ взаимодействия с другими министерствами, федеральными службами и агентствами на предмет оценки согласованности или несогласованности.

Восьмой блок должен быть ориентирован на систематизацию методов государственного регулирования, которые использовались для решения конкретных задач в предшествующее анализу время. Оценка эффективности использования указанных методов в терминах целеполагания того периода позволяет в целом оценить правильность целей и их количественных оценок.

Данный блок позволяет оценивать на предмет адекватности методов государственного регулирования как крупные проекты, так и локальные, как на макроэкономическом уровне, так и на мезоуровне и на микроуровне с использованием не только количественных, но и качественных оценок.

Девятый блок должен определить целевые показатели для развития транспортного комплекса, для государства, для коммерческих и некоммерческих организаций. В рамках данного блока должна быть проанализирована тарифная политика в ТК с позиций ее структуры, что в итоге определяет финансовый потенциал транспортных организаций и, соответственно, инвестиционный потенциал развития ТК. Данный блок должен также включать: 1) определение роли российской

промышленности в обновлении, реконструкции, модернизации подвижного состава и перегрузочного оборудования; 2) обоснование инновационных направлений развития отечественного транспортного комплекса с позиций обеспечения экономической транспортной безопасности; 3) социальный блок, включающий в себя транспортную безопасность, экологическую безопасность; 4) экономическую безопасность транспортного комплекса.

Десятый блок должен включать обоснование методов государственного регулирования, которые могут быть использо-

ваны для достижения целевых установок развития транспортного комплекса.

Представим данный алгоритм в обобщенной блочной форме (рис. 1).

Остановимся отдельно на алгоритме выбора и обоснования методов государственного регулирования транспортного комплекса. При этом для каждого метода:

- должны быть определены условия и специфические ограничения использования каждого из методов государственного регулирования. В качестве ограничений выступают налоговые, бюджетные, иные ресурсные ограничения, которые могут

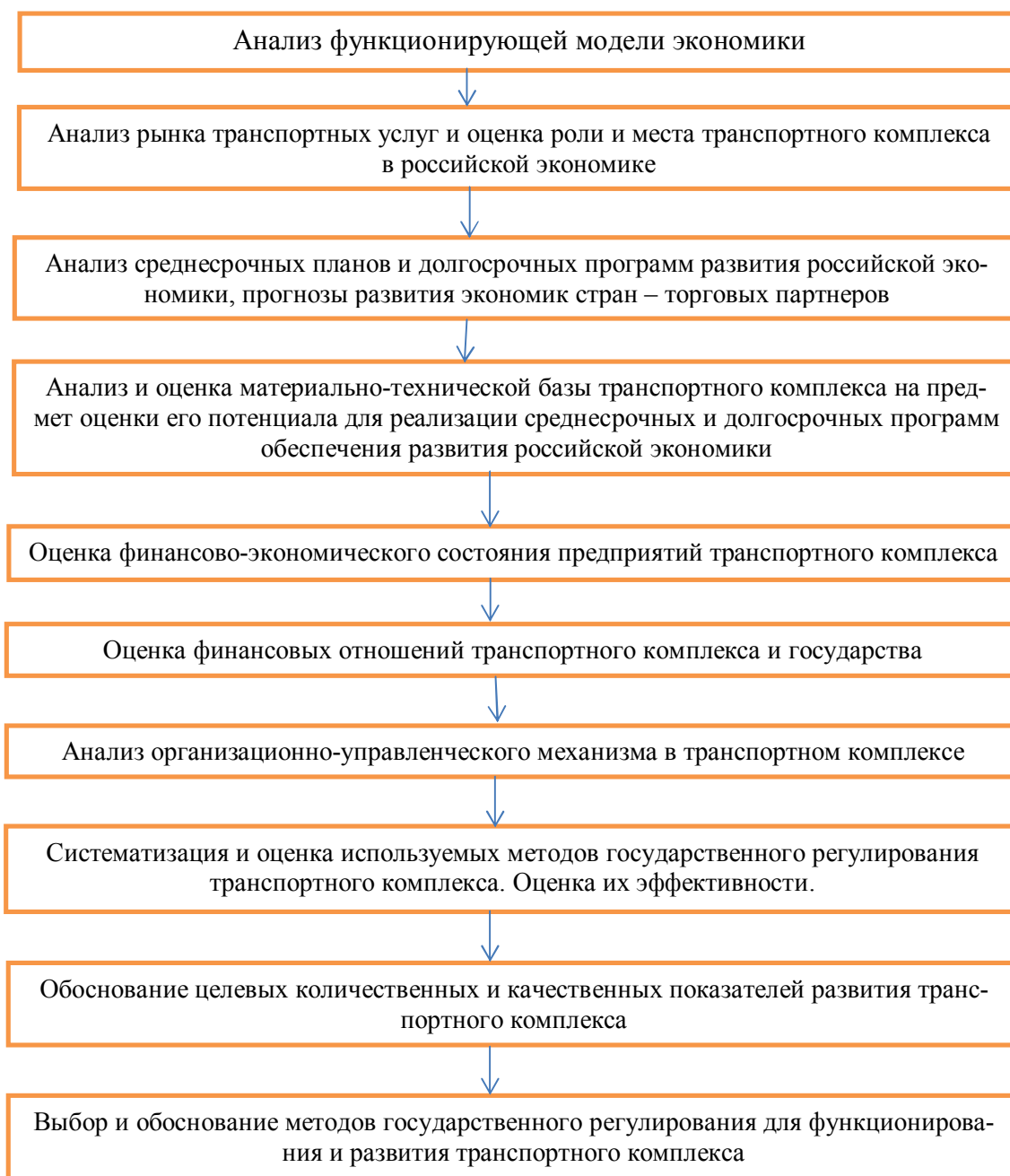


Рис. 1. Алгоритм совершенствования государственного регулирования функционирования и развития транспортного комплекса

носить как краткосрочный, так и долгосрочный характер, что определяется особенностями того или иного метода государственного регулирования транспортного комплекса и целями его применения;

- выделены рискообразующие факторы использования методов государственного регулирования, которые должны быть конкретизированы также с учетом ограничений, целей и задач развития транспортного комплекса;

- спрогнозированы возможные риски государственного регулирования транспортного комплекса для каждого из методов, оценены последствия их раскрытия;

- обоснованы методы минимизации рисков государственного регулирования транспортного комплекса и его объектов; конкретизированы общие и частные методы минимизации рисков государственного регулирования в соответствии со степенью их влияния на достижение целевых показателей развития транспортного комплекса в целом, отдельных транспортных отраслей и объектов транспортной инфраструктуры; определены условия их использования и оценена прогнозная (проектная) эффективность;

- определена степень непротиворечивости выбранных методов государственного регулирования функционирования и развития транспортного комплекса и его отдельных объектов. Непротиворечивость методов государственного регулирования по отношению к целевым установкам и между собой следует определять в рамках групп методов и после этого уже на предмет межгрупповой непротиворечивости (соответствия);

- определена последовательность использования методов и/или варианты сочетания методов при выборе инструментов государственного регулирования для целей обеспечения функционирования и развития транспортного комплекса;

- определена проектная эффективность каждого метода государственного регулирования транспортного комплекса по критерию «затраты – эффект»; проведен сравнительный анализ эффективности использования методов государственного

регулирования транспортного комплекса и его отдельных объектов с учетом их специфики;

- определен комплекс управленческих и/или организационных мероприятий для обеспечения эффективности методов государственного регулирования. Отдельная роль в этом комплексе мероприятий уделяется, безусловно, совершению законодательства, что позволяет повысить эффективность процесса государственного регулирования развития транспортного комплекса.

Представим в блочном виде данный процесс с целью конкретизации функциональной модели государственного регулирования (см. рис. 2).

Если модель государственного регулирования определяет степень или возможности использования методов государственного регулирования, то факторы внешнего и внутреннего характера определяют, с одной стороны, ожидаемые результаты использования метода, а с другой стороны, – затраты, которые необходимы для реализации метода государственного регулирования.

При выборе методов государственного регулирования для транспортного комплекса, во-первых, необходимо учитывать целевую приоритетную функцию: для целей повышения эффективности функционирования или для целей развития выбираются методы государственного регулирования. Второе, что необходимо учитывать: риски методов государственного регулирования, ориентированных на обеспечение функционирования транспортного комплекса, меньше, чем риски методов государственного регулирования, которые ориентированы на развитие транспортного комплекса в силу того, что комплекс внешних и внутренних факторов, которые необходимо учитывать, характеризуются многовекторностью и зачастую противоположностью экономических интересов, реализуемых как при простых проектах, так и при сложных.

В целом, использование на практике разработанных методических положений по совершенствованию использования

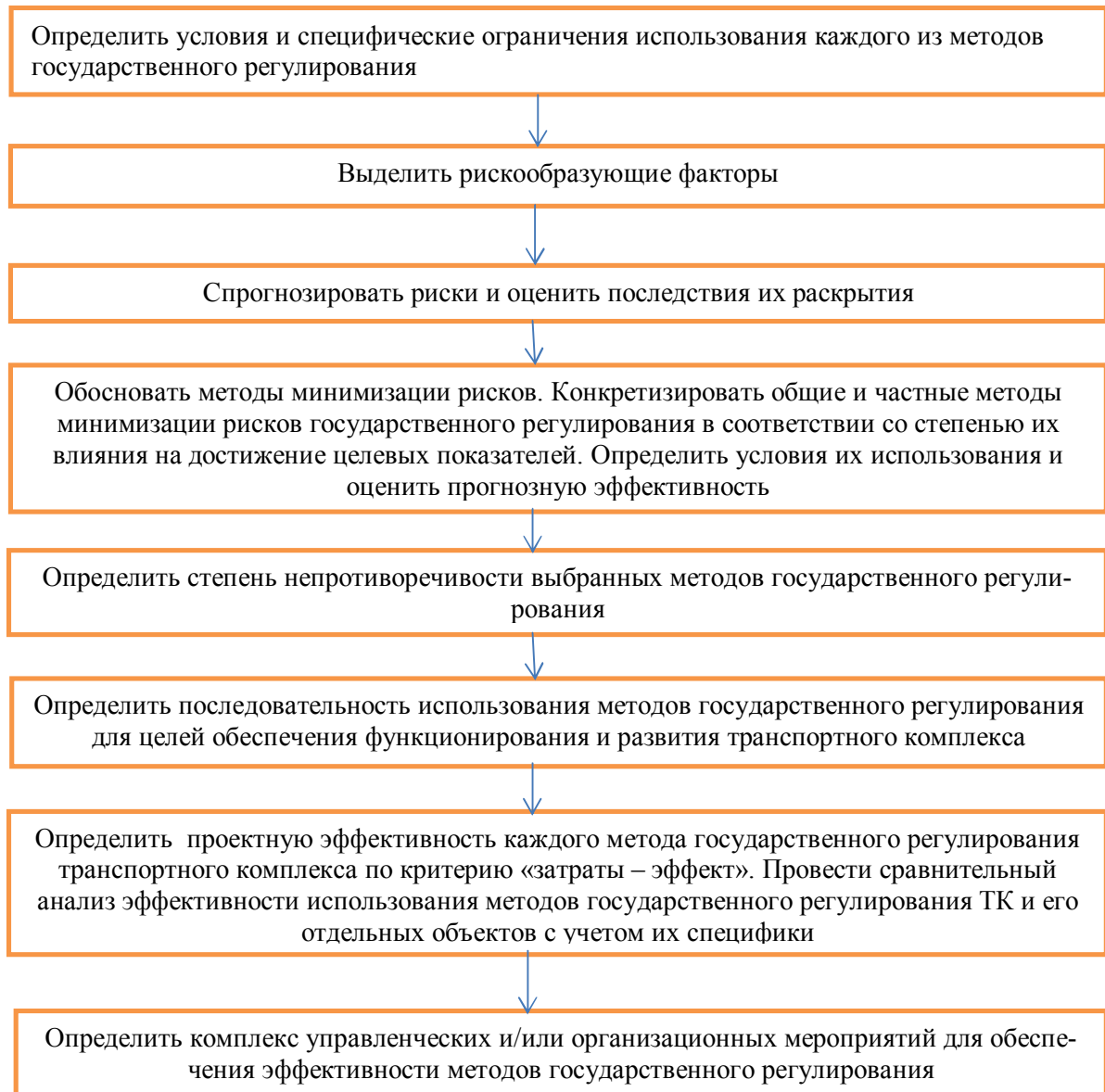


Рис. 2. Алгоритм выбора и обоснования методов государственного регулирования функционирования и развития транспортного комплекса

методов государственного регулирования позволит повысить качество государственного регулирования и тем самым обеспечит согласование интересов субъектов транспортного комплекса на микроэкономическом, отраслевом и межотраслевом уровнях в интересах развития отечественной экономики.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон «О транспортной безопасности в Российской Федерации» от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Постановление Правительства РФ

«О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» от 05.12.2001 г. № 848. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Распоряжение Правительства РФ «О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» от 22.11.2008 г. № 1734-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Белозеров В.Л., Ефанов А.Н., Зайцев А.А. [и др.]. Экономика транспорта: управление в рыночных условиях: монография / под ред. О.В. Белого. СПб.: Наука, 2014. – 204 с.

5. Галабурда В.Г. Единая транспорт-

ная система. М.: Транспорт, 1996. 295 с.

6. *Гончарук О.В.* Управление транспортом: Вопросы теории и практики: монография. СПб.: Наука, 1994. 219 с.

7. *Громов Н.Н., Персианов В.А., Усков Н.С.* Менеджмент на транспорте. М.: Академия, 2003. 528 с.

8. *Гукетлев Ю.Х.* Региональный транспортный комплекс: формирование и развитие рыночных систем регулирования. Майкоп: МГТУ, 2006. 168 с.

9. *Жуков В.А.* Транспортный комплекс региона: системно-стратегическое управление: дис. ... канд. экон. наук / ГОУ ВПО

«Ростовский государственный университет путей сообщения» (РГУПС). Ростов-на-Дону, 2010. 144 с.

10. *Лившиц В.Н.* Системный анализ экономических процессов на транспорте: монография. М.: Транспорт, 1986. 240 с.

11. *Локтев А.А.* Совершенствование механизма государственного регулирования развития транспортного комплекса: дис. ... канд. экон. наук / ФГОУ ВПО Волжская государственная академия водного транспорта. Нижний Новгород, 2006. 158 с.