Министерство общего и профессионального

образования РФ

Санкт-Петербургская государственная

инженерно-экономическая академия

Кафедра экономики и менеджмента

на транспорте

**Р Е Ф Е Р А Т**

на тему

**Государственное регулирование**

**транспортной деятельности**

Выполнил: студент 5 курса

Проверила:

# САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

1998

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение 3

Задачи регулирования транспортной деятельности 5

Методы регулирования автотранспортной деятельности 7

Лицензирование как метод регулирования рынка транспортных услуг 9

Формирование системы государственного регулирования

транспортной деятельности в Российской Федерации 11

Формирование информационной базы данных для регулирования

транспортной деятельности 18

Порядок формирования и структура информационной базы

процесса регулирования рынка транспортных услуг 19

Список литературы 21

## ВВЕДЕНИЕ

Транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства. Объем транспортных услуг во многом зависит от состояния экономи­ки страны. Однако сам транспорт часто стимулирует повышение уровня активности экономики. Он освобождает возможности, таящиеся в слабо­развитых регионах страны или мира, позволяет расширить масштабы про­изводства, связать производство и потребителей.

Особое место транспорта в сфере производства заключается в том, что, с одной стороны, транспортная промышленность составляет само­стоятельную отрасль производства, а потому особую отрасль вложения производственного капитала. Но с другой стороны, она отличается тем, что является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения.

Особое место среди различных видов транспорта занимает автомо­бильный. Он более мобилен по своей природе и менее зависит от внешних факторов.

В большинстве стран, в том числе и в России, автомобильный тран­спорт занимает ведущее место по объемам перевозок грузов и пассажиров.

Развитие рыночных отношений в России привело к разрушению су­ществовавшей прежде отраслевой системы управления автомобильным транспортом. Несмотря на то, что этот процесс был сам по себе необходи­мым и естественным, первоначальный эффект был явно отрицательным - резко возросло количество дорожно-транспортных происшествий и их тя­жесть, снизились объемы перевозок и выпуск парка подвижного состава и т.д. В значительной степени это было обусловлено тем, что взамен суще­ствовавшей системы отраслевого управления автомобильным транспортом не была создана эквивалентная система государственного управления и ре­гулирования транспортной деятельности, адаптированная к условиям ры­ночного хозяйствования. Предприятия и организации транспорта остались один на один с рыночной стихией.

В процессе приватизации и демонополизации транспортного произ­водства образовалось большое количество частных перевозчиков и малых АТП, которые возглавили не подготовленные для этих целей руководители.

Вместе с тем, опыт развитых зарубежных стран показывает, что ры­ночные отношения в экономике ни в коей мере не исключают, а наоборот предполагают создание развитой и эффективной системы многостороннего государственного регулирования транспортной деятельности.

Однимиз первых мероприятий Министерства транспорта Российской Федерации по формированию системы регулирования транспортной дея­тельности в условиях перехода к рынку стало создание Российской тран­спортной инспекции (РТИ). На органы РТИ были возложены обязанности проводить лицензирование транспортной деятельности и сервисных услуг, контроль выполнения законодательных актов и требований, налагаемых выданными лицензиями, а также осуществлять целый ряд иных функций, связанных с обеспечением нормального функционирования рынка тран­спортных услуг.

Формирование органов РТИ и их функционирование дали свой по­ложительный эффект, который заключался, в частности, в снижении коли­чества дорожно-транспортных происшествий.

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 воздействий.

## ЗАДАЧИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В основе управления бизнесом за рубежом лежит доктрина "невмеша­тельства", своими корнями уходящая в ранний капитализм 18 века. Она предусматривает, что правительство не должно вмешиваться в деятель­ность частных лиц, занимающихся предпринимательством, а должно пре­доставлять им свободу действий. Вместе с тем практика показала, что в действительности эта доктрина в меньшей степени применима к тран­спорту, чем к другим видам деятельности. Существует много причин, по которым общество должно осуществлять контроль над транспортом. Неко­торые из них показаны на рис. 1.

Задачи регулирования

транспортного процесса

перераспределение затрат в смежные отрасли

ограничение конкуренции

унификация

окружающей среды

при ликвида-ции чрезвы- чайных ситуаций

дорожного движения

предупреждение замораживания капитала

учет социальной составляющей затрат

стимулирование развития экономики страны

регулирование затрат на транспорт

обеспечение

безопасности

регулирование рынка транс-портных услуг

демонопо-лизация

### Рис. 1. Задачи регулирования транспортной деятельности

1. Основные операции транспорта необходимо регулировать в инте­ресах общественной безопасности (дорожного движения и экологи­ческой).

2. Во многих случаях транспорт является естественной монополией, что представляет собой сдерживающий фактор его развития.

3. Чаще всего транспорт сильно подвержен конкурентной борьбе. Это ведет к снижению заработной платы работающих в отрасли.

4. Социальные затраты транспорта очень велики, в связи с этим их необходимо учитывать и перераспределять. Автомобильный тран­спорт не может существовать без таких элементов, как автомо­бильные дороги, стоянки и т.п. Это обусловливает дополнитель­ное финансирование.

5. Транспорт часто требует международного взаимодействия, что предопределяет необходимость государственных соглашений.

6. Транспорт вместе с системой материально-технического снабжения и связью является частью инфраструктуры национальной экономи­ки и одновременно стимулятором ее развития.

7. Транспорт, в связи с высоким коэффициентом перевозимости про­изводимых товаров, является отраслью, прогрессивно стимули­рующей инфляционные процессы. В связи с этим, в условиях неста­бильной экономической обстановки необходим контроль за уров­нем тарифов.

8. Транспорт является центральным звеном при ликвидации чрезвы­чайных ситуаций и играет важную роль в обеспечении обороно­способности страны.

## МЕТОДЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Классификацию и характер методов регулирования транспортной деятельности можно представить схематично в виде рис.2.

Кредиты

Оплата опера-ций, дотиро-вание

Налоги

Комплексные

Определяю-щие безопасность

Регулирую-щие рынок

Методы регулирования

автотранспортной деятельности процесса

Экономические

Синтетические

Нормативно-правовые

Национали-зация

Правила дорожного движения

Лицензирова-ние транс-портной деятельности

Тарифы

Штрафы

Привати-

зация

Устав автомо-бильного транспорта

Квоты и разрешения

Правила перевозок грузов

Ограничения

Частные

### Рис. 2. Методы регулирования транспортной деятельности

Как видно из рисунка, методы регулирования транспортной деятель­ности укрупненно можно подразделить на: нормативно-правовые; эконо­мические; комплексные.

Нормативно-правовые методы по области своего воздействия, своей направленности могут быть подразделены на определяющие без­опасность и регулирующие рынок транспортных услуг.

В числе нормативно-правовых актов, регулирующих безопасность автомобильного транспорта, можно отметить правила дорожного дви­жения, устав автомобильного транспорта, правила перевозок опасных грузов, стандарты по экологической безопасности и т.д.

К методам регулирования рынка транспортных услуг следует отнес­ти: лицензирование; квоты и разрешения (например, для международных перевозок); ограничения (числа компаний, размеров парка и др.).

Среди экономических методов можно выделить комплексные и част­ные. Комплексные методы предполагают изменение системы производ­ственных отношений, и в частности отношений собственности. Это нацио­нализация транспортных компаний либо их приватизация. Частные ме­тоды экономического регулирования транспортной деятельности осу­ществляются при неизменной системе производственных отношений. Это: налоги, тарифы, штрафные санкции, оплата дополнительных операций, кредитов, дотаций и т.д.

Синтетические методы регулирования автотранспортной деятель­ности представляют собой синтез нормативно-правовых и экономических мер, которые сложно разделить и обособить. Так, например, в Финляндии при лицензировании перевозок туристов автобусами, перед автотран­спортными фирмами ставится обязательство отработки определенного времени на городских маршрутах.

## ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ КАК МЕТОД РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Основополагающая цель лицензирования объединяет две, по своей сути разные задачи:

1. *Регулирование рынка транспортных услуг.*

*2. Обеспечение безопасности транспортной деятельности.* Так, в по­ложении 1984 г. о грузовом транспорте (Великобритании) "Условия выдачи и оплаты лицензий на эксплуатацию" отмечается, что лицензиро­вание эксплуатирующих организаций и лиц является средством регулиро­вания (упорядочения) коммерческой эксплуатации грузовых транспортных средств. Оно представляет собой систему контроля качества, обеспечи­вающую следующие гарантии: транспортные средства эксплуатируются на законном основании, они содержатся в исправном состоянии, и эксплуати­руемый транспорт базируется в пунктах, где он причиняет наименьшие неудобства и беспокойство для окружающей зоны.

Двойственность задач лицензирования и их характер предопределяют неоднородный характер объектов (субъектов) лицензирования.

Лицензированию подлежит определенный вид деятельности. Авто­транспортная деятельность многопланова. Она включает в себя: автомо­бильные перевозки; техническое обслуживание и ремонт автомобилей (обеспечение хранения и заправка автомобилей топливом, смазочными материалами и т.д.).

Обеспечение безопасности автотранспортной деятельности предъяв­ляет определенные требования к лицам, занимающимся такой деятель­ностью, а также к используемым техническим средствам. Таким образом, объект (субъект) подлежащий лицензированию, имеет несколько эклектич­ный характер.

В настоящее время в различных странах не существует единого под­хода при определении объекта лицензирования по такому фактору, как принадлежность перевозок. Так, в ряде стран (Бельгия, США и др.) ли­цензированию подлежат только перевозки для "третьей" стороны, и не требуется лицензия при перевозке для собственных нужд. То же самое можно отнести к Германии.

Однако там лицензированию подлежат перевозки на расстояние бо­лее 75 км. В других же странах (например, Великобритании) таких огра­ничений нет. Так, в Великобритании обладателем лицензии должно быть лицо или организация, эксплуатирующая любые грузовые транспортные средства, использование которых связано с профессиональной или ком­мерческой деятельностью. Сюда не входят транспортные средства, исполь­зуемые для личной надобности (в частном порядке), однако формулировка "профессиональная или коммерческая деятельность" охватывает все виды коммерческой деятельности, профессии, деятельность ассоциаций, местных органов власти, легально существующих предприятий, пред­принимателей, фермеров и вообще всякие виды деятельности, направлен­ные на получение дохода.

Транспортная лицензия выдается, как правило, на каждое тран­спортное средство. Однако существуют определенные ограничения.

Например, в Бельгии наличие транспортной лицензии не требуется для осуществления перевозок для собственных нужд; перевозок за преде­лами общественных автомагистралей; перевозок транспортных средств. имеющих повреждения или подлежащих ремонту и др. - всего 16 наиме­нований.

В Великобритании к числу не подлежащих лицензированию тран­спортных средств относятся малые грузовые транспортные средства, транспортные средства полиции и пр. - всего 25 наименований.

В настоящее время практически во всех странах существует слож­ная дифференциация лицензий по различным признакам.

Так, в странах Бенилюкса существуют следующие виды лицензий:

"Р" - ограниченные перевозки (перевозки в радиусе 75 км); "V" - общая лицензия на перевозки внутри страны; "LТВ" - лицензия на перевозки в странах Бенилюкса; "LТS" -лицензия на перевозки в странах ЕС.

Для перевозок за пределами ЕС к лицензии "LТС", будет добавлена двусторонняя лицензия.

В Великобритании выдаются следующие типы лицензий:

* ограниченная лицензия. Позволяет перевозить грузы только по своей надобности (на свой счет), будь то пределах Соединенного Коро­левства или за границей;
* стандартная международная лицензия. Дает право на перевозки грузов, будь то на свой счет, по найму или за вознаграждение в Соединенном Королевстве, а также на рейсы "за свой счет" по обе стороны границы.

С целью регулирования отдельных, специфических видов перевозок иногда вводятся специальные лицензии. Например, в Бельгии для осущест­вления прибрежных перевозок требуется специальная лицензия.

## ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Одним из первых мероприятий Министерства транспорта Российской Федерации по формированию системы регулирования транспортной дея­тельности на территории республик в условиях перехода к рынку стало соз­дание Российской транспортной инспекции (РТИ) - органа, призванного осуществлять лицензирование транспортных и сервисных предприятий, входящих в транспортно-дорожный комплекс республики, контролировать выполнение транспортного законодательства и требований, налагаемых выданными лицензиями, а также осуществлять ряд других функций, свя­занных с обеспечением нормального функционирования рынка транспорт­ных услуг.

РТИ является органом принципиально нового типа, деятельность кото­рою не имеет аналогов в отечественной практике управления транспортом.

Первоначальной задачей подразделений РТИ было лицензирование транспортной деятельности. При этом за процессом лицензирования не просматривались, да и не могли просматриваться основные функции орга­нов РТИ:

* ограничение либо стимулирование притока транспорта в те или иные сектора регионального рынка транспортных услуг;
* определение дополнительных льгот и формирование особых усло­вий для предприятий и предпринимателей, осуществляющих соци­ально значимые перевозки;
* применение к транспортным предприятиям санкций при нарушении требования лицензирования и др.

Это предопределили следующие объективные причины:

Во-первых - отсутствие у государственных служащих и работников аппарата органов управления транспортом опыта регулирования деятель­ности транспортных предприятий вне системы прямого ведомственного или местного партийно-административного подчинения. Важную роль играет и отсутствие у работников самих транспортных предприятий при­вычки к существованию вневедомственного непрямого регулирования транспортной деятельности.

Во-вторых - отсутствие объективной базы данных для оценки теку­щего состояния транспортных рынков как в части оценки текущего состоя­ния транспортных рынков и оценки реального спроса на транспортные услуги, так и в части определения фактических провозных возможностей различных транспортных предприятий. Отсутствие также методов опера­тивной оценки состояния спроса и предложения на транспортном рынке.

В-третьих - слабое правовое обеспечение транспортно-коммерческой деятельности и несоответствие действующих транспортных правил и уста­вов изменяющимся экономическим условиям. В хозяйственном законода­тельстве нет сейчас полного набора актов, которые бы непосредственно определяли коммерческий статус транспортных предприятий в условиях формирования рынка. Кроме того, необходимо учитывать, что для отече­ственной хозяйственной практики традиционным является несоответствие между действующим законодательством и практической деятельностью транспортных предприятий и клиентуры. Предприятия ориентируются, прежде всего, не на законы, подзаконные и ведомственные акты, а на сло­жившуюся хозяйственную практику. Отсутствует и навык разрешения кон­фликтов между предприятиями "цивилизованными" юридическими право­выми средствами. Обращение в арбитраж или в суд рассматривается как чрезвычайное происшествие и сопровождается обычно обострением кон­фликта, приводящего впоследствии к нарушению или полному разрыву хо­зяйственных взаимоотношений между предприятиями.

В-четвертых - существование в регионах органов, которые так или иначе уже осуществляют практическое регулирование транспортной дея­тельности. В первую очередь, это транспортные подразделения местной администрации, а также, в известной степени, ТПО автомобильного тран­спорта общего пользования, которые, несмотря на свой объективно произ­водственный характер, тем не менее, всегда работали в контакте с местны­ми властями и стремились за счет имеющихся административных рычагов способствовать решению конкретных транспортных проблем региона. В некоторых регионах уже созданы или создаются новые органы транспорт­ной администрации (транспортные департаменты), особые структуры типа служб единого заказчика транспортных услуг. В ряде мест существуют межведомственные координационные органы, призванные способствовать нормальной работе транспорта.

По мере развития рыночной экономики в РФ и устранения вышепере­численных причин, тормозящих развитие системы государственного регу­лирования, функции и задачи РТИ значительно расширятся. При этом важнейшими из них будут следующие:

1. Разработка правил допуска новых предприятий к работе в различ­ных секторах рынка. В мировой практике подобные правила сводятся ино­гда лишь к простой регистрации. Однако чаще всего при подаче заявки на лицензии существует принципиальная возможность отказа, связанная с двумя основными причинами.

Первой причиной является существование таких секторов транспорт­ного рынка, где предложение и так уже превышает спрос. Поэтому появление там таких новых конкурирующих предприятий является нецелесооб­разным, и органы государственного регулирования должны ограничивать появление новых предприятий в данном секторе рынка. Подобная ситуация для отечественного автотранспортного рынка пока в целом нехарактерна, хотя отдельные виды перевозок с высокой конкуренцией уже существуют.

Другим возможным мотивом отказа предприятию или предпринима­телю в выдаче лицензии может быть его несоответствие определенным тре­бованиям (платежеспособность, репутация предпринимателя, его профес­сиональная пригодность, наличие необходимой технической базы и т.д.). Эти требования направлены, в конечном счете, на достижение главной цели регулирования транспортной деятельности: клиентура должна получать достаточное и квалифицированное транспортное обслуживание.

2. Непосредственное осуществление деятельности по допуску новых предприятий на различные сектора транспортного рынка или расширение прав действующих предприятий (лицензирование транспортной деятель­ности).

В настоящее время основным содержанием деятельности региональ­ных отделений РТИ является именно непосредственное лицензирование ав­товладельцев, и большинство практических вопросов, возникающих у со­трудников инспекций, касается техники лицензирования.

3. Контроль выполнения транспортными предприятиями требований, налагаемых на них выданной лицензией, и применение предусмотренных законодательством санкций в случае нарушения этих требований. В данном случае должно проверяться, прежде всего, соответствие деятельности пред­приятия тем требованиям, которые определены выданной ему лицензией.

На органы РТИ также возложены определенные контрольные функ­ции, причем задача эта является чрезвычайно важной и непростой. По-видимому, как и в большинстве развитых стран, контрольная деятельность РТИ должна осуществляться по трем основным направлениям:

- контроль на линии. В основном, это проверка наличия на автомо­биле лицензионной карточки и соответствия вида лицензии выполняемой в данный момент перевозке. Этот метод контроля невозможен без содействия органов ГАИ, что и предусмотрено положением о транспортной инспек­ции;

- контроль на предприятиях. Это могут быть как плановые, так и ра­зовые проверки предприятий-автовладельцев, цель которых - уточнить или подтвердить соответствие предприятия требованиям, налагаемым на него выданной лицензией. Данный контроль ни в коем случае не должен дубли­ровать контроль финансовых, санитарных и других контрольных органов, однако может осуществляться комплексно во взаимодействии с этими ор­ганами;

- проверка жалоб клиентуры или конкурирующих предприятий. За­рубежный опыт показывает, что этот канал получения информации о на­рушениях правил транспортного обслуживания является наиболее эффек­тивным. Несомненно, работа по "жалобам" станет одним из основных ви­дов деятельности органов РТИ, как только клиентура поймет, что тран­спортная инспекция стоит на страже ее интересов и в состоянии применить реальные санкции, а предприятия транспорта убедятся в возможностях РТИ по недопущению недобросовестной конкуренции и защите законных прав действующих перевозчиков.

4. Контроль ценообразования и применения тарифов. Данная функ­ция является одной из важнейших. К сожалению, нынешняя кризисная си­туация характеризуется общим ослаблением контроля за финансовой дис­циплиной, отсутствием четких инструкций по применению тарифов и вы­нужденным (вследствие роста цен на все ресурсы) повсеместным освобож­дением транспортных тарифов. Результатом является практически бесконтрольное ценообразование на транспорте, причем в ряде случаев увеличе­ние цен на транспортные услуги значительно превышает необходимую ве­личину.

Видимо, в перспективе будет создана новая тарифная система, сочетающая централизованный контроль за общим уровнем тарифов с доста­точной свободой формирования тарифов в конкретных регионах, на от­дельных видах перевозок, конкретными предприятиями.

5. Налоговое регулирование транспортной деятельности. Налоги, в отличие от тарифов, уровень которых важен и для клиентуры, и для тран­спортных предприятий, являются рычагом "однонаправленного" воздей­ствия и применяются для стимулирования выполнения определенных видов деятельности или же, напротив, для "ограждения" тех секторов рынка, где уровень конкуренции излишне высок.

Налоговая система Российской Федерации, как и система тарифов, находится в стадии формирования. Однако уже сейчас законодательство представляет региональным органам власти возможность определенного "маневра" с помощью местных налогов. Это означает, что региональные отделения РТИ в принципе получают возможность участия в подготовке решений об изменении местного налогообложения транспортных пред­приятий с учетом специфики их работы, важности для региона выполняе­мых перевозок и т.д.

6. Контроль и анализ транспортного обслуживания в различных сек­торах рынка. Эта задача является в настоящее время чрезвычайно важной для всей системы регулирования транспортной деятельности в Российской Федерации, а может быть и первоочередной. Дело в том, что отечественная транспортная статистика никогда не была ориентирована на анализ соотношения спроса и предложения на транспортном рынке и информировали. в основном, об объемных показателях работы транспорта. Между тем, для подготовки целенаправленных решений в области регулирования транспортной деятельности совершенно необходима достоверная информация о потребностях в транспортных услугах и степени их удовлетворения.

В получении данных о состоянии транспортного обслуживания на местах региональным отделениям РТИ будет принадлежать ведущая роль. При этом, помимо анализа официальной отчетности и статистики, тран­спортный инспектор должен иметь представление о состоянии транспортного обслуживания на важнейших секторах транспортного рынка своего региона, составляя точную картину на основе своего общения с транспортниками, клиентурой, представителями властей и т.д.

Новая система официальной отчетности транспортных предприятий, как и методика анализа соотношения спроса и предложения в различных секторах транспортного рынка, находятся еще в стадии разработки. Тем не менее, в практике работы отделений РТИ могут использоваться простей­шие методические приемы для анализа состояния транспортного рынка.

7. Финансирование отдельных проектов в области транспорта, имеющих общегосударственное значение, а также оказание государственной помо­щи различным предприятиям в обеспечении такого финансирования.

Практика развитых стран показывает, что финансовые ресурсы, не­обходимые для обустройства транспортных систем (дорог, терминалов, ав­товокзалов и т.д.) не всегда оказываются доступными даже для крупных тран­спортных предприятий. В России сегодня из-за резкого падения финансовых возможностей предприятий эта проблема стоит чрезвычайно остро.

Разумеется, региональные отделения РТИ не обладают ресурсами для финансирования развития транспортных систем. Однако в тех ситуациях, когда при обсуждении местного бюджета решается вопрос о размерах и структуре ассигнований на развитие регионального транспорта (строительство автовокзала, улучшение дорог и мостов и т.д.), транспорт­ной инспекции должна быть предоставлена возможность дать свое обосно­вание по поводу того, какие объекты с учетом сложившейся транспортной ситуации должны финансироваться в первую очередь.

8. Покрытие текущих убытков транспортных предприятий, повыше­ние рентабельности которых за счет самоокупаемости является по тем или иным соображениям невозможным (дотации транспортным предприятиям).

Чаше всего объектами дотации являются системы городского пасса­жирского транспорта, рентабельность которого не может быть обеспечена при разумном уровне цен. В развитых странах соответствующая дотация предусматривается как на уровне государственного бюджета, так и на уровне местных бюджетов. Величина соответствующих ассигнований со­гласовывается центральными и региональными властями.

Роль отделения транспортной инспекции в данном случае та же, что и в решении вопросов о финансировании развития транспорта.

9. Разработка и контроль выполнения экологических стандартов. Данная функция государственного регулирования приобрела особую акту­альность в последние годы, когда общепризнанной стала значительная роль транспорта в загрязнении окружающей среды (считается, что на его долю приходится более трети всех загрязнений).

Задача региональных отделений РТИ при осуществлении данной функции заключается в контроле за экологическим состоянием транспорт­ных предприятий.

10. Разработка и контроль выполнения норм безопасности труда на транспорте и технических стандартов безопасности.

Участие региональных отделений РТИ при реализации данной функ­ции заключается в организации совместно с органами ГАИ системы кон­троля за соблюдением установленных норм и стандартов.

11. Разработка и применение административно-экономических мер по экстренной концентрации транспортных ресурсов в чрезвычайных ситуа­циях. Государство должно иметь "механизмы" для оперативного привлече­ния провозных возможностей различных видов транспорта для ликвидации последствий катастроф, стихийных бедствий, обеспечения убор­ки урожая, завоза грузов на Север, а также для проведения подготовитель­ных мероприятий в "особом периоде".

В период административно-командного управления транспортом проблема привлечения транспорта в экстренных ситуациях решалась адми­нистративными предписаниями транспортным предприятиям. В настоящее время еще предстоит выбрать механизмы нового типа, сочетающие адми­нистративно-правовые рычаги со средствами экономического стимулиро­вания и полной компенсацией дополнительных издержек транспорта. Ре-тональные транспортные инспекции, взаимодействуя с местными властя­ми, должны помогать в поиске и отработке таких механизмов с учетом конкретных особенностей транспортной системы своего региона.

Для реализации возложенных на РТИ функций предполагается, что отделения транспортной инспекции предоставляют:

*Автотранспортным предприятиям:*

* защиту от появления конкурентов, не имеющих лицензий;
* защиту от недобросовестной конкуренции, т.е. пресечение попыток конкурентов получить преимущество на рынке за счет нарушения установленных правил обслуживания;
* рассмотрение в качестве арбитражной инстанции конфликтных си­туаций, возникающих во взаимоотношениях между транспортни­ками и клиентурой, а также между различными транспортными предприятиями;
* информацию транспортным предприятиям о наличии групп клиен­туры или секторов рынка, где могли бы быть реализованы избы­точные провозные возможности данного предприятия;
* возможность получения официального разрешения на применение повышенных тарифов в тех случаях, когда это объективно соответ­ствует условиям выполнения перевозок и предусмотрено дей­ствующими правилами;
* обоснование, подготовку и проведение (совместно с органами влас­ти и вышестоящими органами управления транспортом) мер по экономической, материально-технической и социальной поддержке транспортных предприятий, выполняющих важные социально-экономические функции в данном регионе.

*Клиентам А ТП:*

* гарантии достаточной квалификации транспортников;
* обеспечение (совместно с другими органами технического и адми­нистративного контроля) безопасности и экологической чистоты транспортного процесса;
* подготовку и реализацию (совместно с региональными органами власти) мер для привлечения транспортных предприятий в те сек­тора рынка, где транспортное обслуживание недостаточно;
* контроль тарифной дисциплины. Запрет применения предприятия­ми неоправданно высоких тарифов или использования прейскуран­тов, не разрешенных для данного транспорта или региона;
* применение в отношении транспортников санкций за отказ в об­служивании невыгодных клиентов или за другие нарушения правил обслуживания, установленных для данного транспортного пред­приятия;
* выполнение "квазиарбитражиых" функций, то есть рассмотрение в качестве арбитражной инстанции конфликтных ситуаций, возни­кающих между клиентурой и транспортными предприятиями.

*Местным органам власти:*

* оперативные сведения о решениях Министерства транспорта Рос­сийской Федерации, касающихся формирования транспортной по­литики на местах;
* объективную информацию о состоянии транспортного обслужива­ния на территории региона и в отдельных секторах транспортного рынка;
* конкретные предложения по изменению условий работы транспорт­ных предприятий и рациональному использованию местного бюд­жета для улучшения транспортного обслуживания;
* подготовку и совместное обоснование ходатайств в федеральные органы власти о материально-техническом обеспечении решения острых проблем транспортного обслуживания региона;
* прямое управление работой транспортных предприятий (за счет применения дополнительных лицензионных требований) в целях обеспечения обслуживания "невыгодных" для транспортников сек­торов рынка и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций;
* контроль состояния экологической чистоты и безопасности тран­спортной системы региона.

*Министерству транспорта Российской Федерации:*

* достоверную общую информацию о состоянии транспортного об­служивания в регионах;
* возможность непосредственного проведения транспортной полити­ки в регионах республики, а также контроля и анализа эффектив­ности предпринимаемых мер в области регулирования работы транспорта;
* получение опережающей информации о неблагополучии в отдель­ных секторах рынка и необходимости принятия конкретных мер;
* сведения о практическом опыте транспортного регулирования на местах и о наиболее эффективных методах, применяемых, найден­ных в отдельных регионах - конкретные предложения по совершен­ствованию действующего лицензирования предприятий, тарифной системы, разделения транспортного рынка на сектора;
* информацию об актуальности и "работоспособности" действующих законодательных и нормативно-правовых актов в области тран­спорта и предложения по их совершенствованию.

Необходим определенный период становления, накопления опыта, а также подкрепления всех перечисленных функций РТИ соответствующими административными и правовыми актами, что происходит в настоящее время.

## ФОРМИРОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННОЙ БАЗЫ ДАННЫХ ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Информация, необходимая для принятия обоснованных решений по регулированию рынка транспортных услуг, зависит от многих факторов, в том числе от применяемых методов решения задач и масштабов регули­рующих воздействий. В свою очередь, методы решения задач по регулиро­ванию рынка транспортных услуг зависят от существующего технического обеспечения (ЭВМ) и возможностей программного обеспечения. Однако наиболее сложными задачами при этом являются разработка методов получения и сбор необходимой информации.

Источниками информационного обеспечения решения задач анализа, прогноза и регулирования рынка транспортных услуг являются:

1. Данные, представляемые владельцами транспортных средств при лицензировании;

2. Данные статистических органов;

3. Данные специальных обследований, проводимых транспортной инспекцией, налоговыми органами и т.п.;

4. Данные других организаций;

5. При необходимости транспортная инспекция может расширить (или откорректировать) перечень данных, представляемых владельцами транспортных средств.

Первичная информация, поступающая в РТИ от лицензиатов, пред­ставляет собой список подвижного состава, подлежащего лицензированию. В данном списке указываются:

1. Полное наименование предприятия;

2. Количество транспортных средств и их государственные номера;

3. Модели (марки) автомобилей;

4. Тип кузова;

5. Грузоподъемность (вместимость);

6. Год выпуска;

7. Требуемая зона деятельности.

Вторичная информация образуется в процессе лицензирования (дат выдачи лицензии и срок ее действия), а также при составлении статистической отчетности (форма № 7-тр и форма № 8-авто) и внутренней отчет­ности подразделений транспортной инспекции.

В качестве вторичной информации могут служить также данные, по­ступающие в процессе контроля соблюдения условий лицензирования.

## ПОРЯДОК ФОРМИРОВАНИЯ И СТРУКТУРА ИНФОРМАЦИОННОЙ БАЗЫ ПРОЦЕССА РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Целью регулирования транспортных услуг является повышение эф­фективности функционирования транспортно-дорожного комплекса ре­гиона (страны), защита прав потребителей транспортной продукции и под­держка социально значимой клиентуры.

Процесс регулирования рынка транспортных услуг включает в себя ряд этапов, основными из которых являются:

1. Анализ рынка транспортных услуг;

2. Прогноз (моделирование) развития рынка транспортных услуг;

3. Выбор формы регулирующего воздействия;

4. Контроль за исполнением регулирующих воздействий;

5. Анализ последствий и внесение изменений в систему регулирования рынка транспортных услуг.

Информационно все эти этапы регулирования рынка транспортных услуг взаимосвязаны: информация о структуре рынка, соотношении спроса и предложения служит исходной для прогноза развития рынка и моделиро­вания ситуации на нем в дальнейшем. В свою очередь эти данные служат источником информации при выборе форм регулирующего воздействия и оценки ожидаемых последствий. Количественные и качественные характе­ристики принятых методов регулирования служат источником информации при контроле за их исполнением. Анализ последствий регулирования основы­вается на сопоставлении информации о текущем состоянии рынка и отдель­ных его сегментов и проведенной ранее прогнозной оценки последствий.

Следующий вывод, который может быть сделан, состоит в том, что информация на каждом последующем этапе по отношению к предыдущему используется не в полном объеме (частично) и в переработанном виде.

Кроме того, следует отметить, что на каждом последующем этапе ра­боты используются данные не только предыдущего этапа, но и дополни­тельная, не связанная с ним информация.

Учитывая изложенное, можно сделать два важных вывода, ка­сающихся:

* во-первых, формирования информационного обеспечения процесса регулирования рынка транспортных услуг;
* во-вторых, структуры информационной базы данных (ИБД) регу­лирования рынка транспортных услуг.

Вывод первый: при формировании информационного обеспечения процесса регулирования рынка транспортных услуг (РТУ) необходимо опре­делить объем и структуру требуемой информации каждого этапа процесса регулирования РТУ (начиная с первого - анализа рынка), проводя меж­этапное согласование данного информационного потока и методов обра­ботки и преобразования информации.

Вывод второй: информационная база данных должна строиться на блочной основе - это позволит избежать избытка информации, сократить время ее обработки, обеспечить более легкую адаптацию каждого блока к меняющимся условиям, не производя коренного изменения всей системы. Блочное построение ИБД упрощает построение вычислительного комплекса РТИ на сетевой основе.

Основой ИБД является "центральная база данных" (ЦБД), которая формируется на основе информации лицензиатов, госстатистики, а также других организаций и специальных обследований.

Данные ЦБД используются при формировании других локальных баз данных, таких как "Блок анализа", "Блок спроса", "Блок предложения", ''Блок прогнозирования", "Блок принятия решений" и некоторые другие.

Поэтапный анализ информационного обеспечения процесса регули­рования рынка транспортных услуг позволит определить структуру и со­держание каждого блока ИБД.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Богомазов В.А. Государственное регулирование транспортной деятельности и стратегическое управление автотранспортными предприятиями / СПбГИЭА. – СПб., 1997.
2. СБОРНИК нормативно-справочных материалов по лицензированию и инспектированию на автомобильном транспорте в РФ по состоянию на 01.03.1993 г. /ГУК ПК при Минтопэнерго РФ. – Иваново, 1993.
3. Регулирование транспортной деятельности: Учеб. пособие / Под общ. ред. проф. Кононовой Г.А. / СПбГИЭА. – СПб., 1996.