

В. П. Бычков,
В. И. Прядкин

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ОСОБЕННОСТИ И ПУТИ РАЗВИТИЯ

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы государственного регулирования деятельности автомобильного транспорта на перевозках грузов и пассажиров. Особое внимание уделяется регулированию процессов влияния государственных органов управления на эффективность и качество автотранспортных услуг экономическими, нормативно-правовыми и другими методами. В статье выделяются наиболее актуальные на сегодняшний день аспекты совершенствования государственного регулирования, к которым относятся налогообложение, лицензирование и т. д.

Ключевые слова: автотранспортные услуги, государственное регулирование, методы государственного регулирования, нормативно-правовая база.

UDC 656

V. P. Bychkov,
V. I. Pryadkin

STATE REGULATION OF MOTOR TRANSPORT ACTIVITIES: FEATURES AND WAYS OF DEVELOPMENT

Annotation: the article deals with the issues of state regulation of road transport activities in the transport of passengers and passengers. Special attention is paid to regulating the influence of state authorities on the efficiency and quality of auto-transport services by economic, regulatory and other methods. The article highlights the most relevant aspects of improving state regulation, which include taxation, licensing, etc.

Keywords: motor transport services, state regulation, methods of state regulation, legal frame.

DOI: 10.22394/1997-4469-2020-48-1-61-67

Введение

Происходящая в Российской Федерации глубокая социально-экономическая трансформация поставила комплекс теоретических и практических вопросов о государственном регулировании народного хозяйства, под которым понимается степень вмешательства государства в экономическую жизнь. Кардинальные политические и экономические изменения, произошедшие в России, привели к необходимости формирования нового подхода к оценке роли государства и его функций.

В современных условиях ни в одной стране не существуют чисто рыночные отношения, поэтому в национальном и в мировом масштабах сложилась смешанная экономика, которая представляет собой экономическую систему, состоящую из рыночных отношений и частного предприниматель-

ства при одновременном наличии других институтов и при регулировании государством важнейших процессов и сфер хозяйственной жизни. При этом государство выступает одновременно как органический элемент смешанной экономики, так и гарант существования и функционирования всей системы.

Цель и задачи государственного регулирования экономики

Суть государственного регулирования экономики, по мнению авторов, сводится к следующему:

1. Задачами государственного регулирования экономики являются: на начальном этапе переходного периода — осуществление мер по либерализации экономики; на втором этапе — мер по стабилизации экономики и на завершающем этапе — мер по

повышению эффективности, поступательному развитию.

2. Государственное регулирование экономики должно привести к балансу взаимных интересов, т. е., с одной стороны, оно должно обеспечить эффективный ход экономических реформ, используя при этом рыночные механизмы, а с другой — добиться справедливости в распределении доходов и ресурсов.

3. Государственное регулирование должно быть направлено на укрепление экономической основы самостоятельного социально-экономического развития всех регионов Российской Федерации посредством четкого разграничения компетентности и ответственности между органами государственной власти РФ, субъектов Федерации и органов местного самоуправления. Особенно важно такое разграничение в области использования природно-ресурсного потенциала, развития базовых отраслей экономики, военно-промышленного комплекса, транспорта, внешнеэкономической деятельности и др. При этом необходимы меры по совершенствованию правовых основ и взаимодействия федеральных, региональных и муниципальных органов власти.

4. Среди задач государственного регулирования есть и задача укрепления финансовой самостоятельности регионов на основе принципов бюджетного федерализма.

5. Государственное регулирование является основой формирования единого товарного рынка России и региональных рынков; оно призвано обеспечить принципы единства экономического пространства страны, свободу перемещения товаров, капиталов и рабочей силы по всей территории Российской Федерации.

Государственное регулирование экономики по оценке В. П. Орешина [9] опирается на объективные экономические законы общественного развития. В условиях рыночных отношений это, прежде всего, закон спроса и предложений, закон стоимости и др. Целью государственного регулирования является обеспечение правовой базы функционирования рыночной системы, установление законных и эффективных взаимоотношений между производителями, поставщиками и потребителями продукции. Государственное регулирова-

ние выступает главным регулятором поведения цивилизованного бизнеса и создает условия для относительного нивелирования социального неравенства страны.

В. П. Бычков [3, 4] считает, что рыночная экономика нуждается в государственном регулировании, поскольку она не способна автоматически регулировать все экономические и социальные процессы в интересах всего общества и каждого гражданина.

Необходимость государственного регулирования экономики, по утверждению Л. И. Абалкина [1], сегодня практически никем не отрицается. Это часть общей государственной политики, неотъемлемый элемент механизма функционирования современного рыночного хозяйства. Развитое рыночное хозяйство не в состоянии нормально функционировать без государственного регулирования..

У государства помимо основных функций, есть и функции регулирования в конкретных сферах, отраслях и регионах страны. Тенденция к усилению регулирующих функций государства в экономике наблюдается практически во всех развитых странах.

Особенности государственного регулирования автотранспортной деятельности

Регулирующая роль отраслевых органов управления на автомобильном транспорте, являющимся объектом исследования, с частной или корпоративной формой собственности чрезвычайно ограничена, из-за отсутствия прямых директивных, нормативных и финансовых рычагов воздействия. Регулирование автотранспортной деятельности необходимо осуществлять через лицензирование, квотирование услуг, общую регламентацию этой деятельности, поэтому здесь нужны фундаментальные правила в интересах общественной безопасности.

Автомобильный транспорт представляет собой естественную монополию, что неизбежно приводит к возникновению сдерживающих факторов его развития. Высокая конкуренция, вызванная избытком транспортных средств, для перевозки грузов и пассажиров приведет к замораживанию капитала. Как в первом случае и во втором требуется государственное вмешательство.

В первом, для смягчения отрицательных последствий естественной монополии, представления определенных гарантий потребителю и жесткого контроля за выполнением норм и правил, во втором — введение количественных и качественных ограничений.

Бизнес не заинтересован вкладывать капитал в такие проекты, которые не приносят достаточно высокую прибыль, но для общества они жизненно необходимы. В этих условиях необходимо государственное регулирование экономических процессов, создание государством необходимых условий для нормального развития страны, в том числе для развития предпринимательства.

При регулировании автотранспортного рынка, государство сочетает экономические и административные методы воздействия на работу транспорта, осуществляя регулирование как в долгосрочном, так и в оперативном аспектах.

Экономическое регулирование является достаточно эффективным средством привлечения частного сектора к выполнению государственных задач. Когда предприятие или существенная часть капитала находится в собственности государства, следует добиваться максимальной коммерциализации их деятельности. Чрезмерное участие соответствующего ведомства в регулировании деятельности государственного предприятия будет приводить к весьма нежелательным результатам, так как непременно возникает конфликт интересов между объективным проведением политики и возможным влиянием деятельности данного предприятия на государственный бюджет. Ведомства не могут порой устоять перед соблазном политической игры за счет бюджета.

Развитие рыночных отношений и ликвидация системы прямого административного управления транспортом воспринимаются большинством как ликвидация системы государственного регулирования вообще. Предлагаемые меры по государственному регулированию транспортной деятельности оцениваются зачастую как вмешательство в хозяйственную деятельность предприятия.

Необходимость государственного регулирования объясняется целым рядом причин [3].

Известно, что автомобильный транспорт является одним из основных загрязнителей окружающей среды, включая атмосферный воздух токсичными выбросами и уровень транспортного шума и вибрации, которые во много раз превышают допустимые пределы. Одной из главных причин является катастрофическое отставание технического уровня подвижного состава от уровня ведущих зарубежных стран, а также старения автомобильного парка, ввоза иностранных автомобилей, не отвечающих экологическим требованиям, и в силу отсутствия контроля за качеством потребляемого топлива.

В данном случае необходимо не только устанавливать, но и контролировать единые нормы, стандарты и правила в области охраны окружающей среды при эксплуатации автотранспортных средств, безопасности дорожного движения. Без непосредственного участия государственных органов, эти проблемы решить невозможно.

Автомобильный транспорт не может эффективно и качественно выполнять свои функции по доставке грузов и пассажиров без общей регламентации его деятельности и в первую очередь:

- правила перевозок грузов и пассажиров;
- организации технического обслуживания и ремонта;
- требований к профессиональной пригодности специалистов и водительского состава;
- соблюдении норм безопасной эксплуатации автомобильного транспорта.

Итак, главными задачами государственного регулирования автотранспортной деятельности являются:

1. Обеспечение безопасности в интересах общества.
2. Смягчение отрицательных последствий естественной монополии путем введения гарантий.
3. Контроль над затратами на перевозки.
4. Стимулирование развития экономики.
5. Контроль за уровнем тарифов.
6. Контроль за социальными затратами и др.

Для выполнения своих функций в сфере регулирования автотранспортной деятельности государство использует нормативно-

правовые, экономические и комплексные методы. Нормативно-правовые методы могут быть направлены на обеспечение безопасности и регулирования рынка транспортных услуг. В число нормативно-правовых методов, обеспечивающих безопасность автомобильного транспорта, включаются, например, правила дорожного движения, устав автомобильного транспорта, правила перевозки опасных грузов, стандарты по экологической безопасности и т. д. К методам регулирования рынка транспортных услуг следует отнести лицензирование и квотирование.

Экономические методы регулирования транспортных услуг включают налоги, тарифы, штрафные санкции, банковские проценты за кредит, льготы и т. д. Комплексные методы регулирования автотранспортной деятельности представляют собой синтез нормативно-правовых и экономических мер. Тот же устав автомобильного транспорта, как нормативно-правовой акт, предусматривает регулирование автотранспортной деятельности. Аналогичную направленность имеют правила перевозок грузов и пассажиров.

В кризисных условиях, когда автотранспортный и товарный рынки России далеко не сбалансированы, различные виды автотранспортной деятельности неравновыгодны и под угрозой срыва может оказаться обслуживание отдельных групп потребителей автотранспортных услуг, вот здесь система государственного регулирования автотранспортного рынка должна включать достаточно жесткие административные рычаги. Поэтому любые действия органов государственного регулирования, направленные на ограничение деятельности хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта, или предписывающие им что-либо, должны быть направлены на эффективность и качество обслуживания клиентуры и населения. При этом следует учитывать, что отечественная и зарубежная практика свидетельствует об одном: естественный монополист-транспортник во всех случаях стремится извлечь из своего положения максимальную пользу, отказываясь от невыгодных для него перевозок, произвольно завышая тарифы. Поэтому при государственном регулировании государство, наделяя их, автомонополистов, правом на

монопольное обслуживание своего сектора рынка, в обязательном порядке сохраняет за собой функции контроля эффективности и качества обслуживания клиентуры, уровня тарифов, отсутствия отказов в обслуживании и т. д.

Следует обратить внимание, что в условиях слишком жесткого или слишком слабого государственного регулирования автотранспортной деятельности формируется теневая экономика, доля которой даже для большинства развитых стран значительна в общем объеме национального продукта. И тогда в качестве регулятора теневой сферы рыночных отношений формируется собственный, нелегальный и полностью саморегулируемый механизм управления, функционирование которого всерьез не принимается ни федеральными, ни региональными органами власти.

Организационно-экономический механизм управления рынка автотранспортных услуг, раскрывает в своих трудах Е. В. Будрина [2]. Автор считает, что механизм реализует функции государственного регулирования транспортной отрасли, используя средства прямого государственного регулирования: административные, целевое финансирование, систему государственных закупок, участие в экономике региона в качестве самостоятельного хозяйствующего субъекта и средства косвенного государственного регулирования (денежно-кредитная политика, бюджетно-налоговая политика, амортизационная политика, внешнеэкономическое регулирование). Государственное регулирование формирует или оказывает влияние в процессе функционирования рынка на формы ценообразования и взаимной ответственности, воспроизводства производственных мощностей, синхронизации текущих расходов и доходов, системы внутриотраслевых экономических взаимоотношений. Механизм саморегулирования — механизм регулирования устойчивости как системы отождествляется с механизмом конкуренции, которая рассматривается, с одной стороны, как движущая сила функционирования и развития рынка, с другой стороны, как процесс выравнивания устойчивости рынка.

В своих работах, авторский коллектив А. В. Иванов, А. В. Колик и др. [8] определяют сферы и способы государственного ре-

гулирования автотранспортной деятельности.

Выделим из них главные и имеющие особую значимость.

В сфере организации рынка автотранспортных услуг:

1. Разделение автотранспортного рынка на сектора со сходными эксплуатационными и коммерческими условиями.

2. Непосредственное осуществление деятельности по допуску юридических лиц и предпринимателей на различные сектора автотранспортного рынка на основе лицензирования автотранспортной деятельности.

3. Контроль выполнения хозяйственными субъектами автомобильного транспорта требований, предусмотренных лицензией.

4. Внедрение лицензионной системы на всех видах автомобильного транспорта.

5. В сфере регулирования ценообразования на автомобильном транспорте.

6. Государственный контроль ценообразования на автомобильном транспорте предусматривает следующие способы:

7. Установление общего рекомендуемого или обязательного уровня тарифов на отдельные виды автотранспортной деятельности.

8. Выработка механизма индексирования тарифов.

9. В сфере налогового регулирования автотранспортной деятельности.

10. Использование налогов как средства регулирования автотранспортной деятельности должно осуществляться как общеэкономическая мера в соответствии с целями экономической программы, реализуемой правительством.

В сфере нормативного регулирования автотранспортной деятельности:

Представление Минтрансу РФ официального права разработки и введения в действие обязательных для предприятий всех форм собственности норм, правил и стандартов коммерческой деятельности и технической эксплуатации транспортных средств, направленных на защиту интересов пассажиров, грузовладельцев и государства, обеспечение безопасности транспортного процесса и охрану среды.

Из приведенных наиболее значимых форм и способов государственного регулирования автотранспортной деятельности видно, что они отличаются разнообразием

и должны применяться в едином комплексе в рамках общегосударственной транспортной политики, а существующая система регулирования явно нуждается в своем совершенствовании.

Закономерности, свойственные рыночным отношениям, действуют, в принципе, повсюду одинаково. Поэтому нет никаких сомнений в том, что общие принципы государственного регулирования автотранспортной Деятельности, выработанные практикой развитых западных стран, применимы и в России. Однако, несомненно и то, что практическая реализация этих принципов на нынешнем сложном этапе становления рыночных отношений должна проводиться с учетом ряда специфических особенностей.

Создание системы регулирования автотранспортной деятельности в условиях перехода к рыночным отношениям в России имеет ряд особенностей, учет которых необходим как для правильного построения всей системы, так и для практической деятельности органов регулирования автотранспортной деятельности на современном этапе [6].

Приведем основные из них:

1. Отсутствие у государственных служащих и работников аппарата органов управления автомобильным транспортом достаточного опыта регулирования автотранспортной деятельности. В силу этого любые меры регулирования автотранспортного рынка должны предприниматься постепенно и осторожно, с постоянным контролем последствий принимаемых решений.

2. Отсутствие методов оперативной оценки состояния спроса и предложения на автотранспортную деятельность.

3. Слабое правовое обеспечение транспортно-коммерческой деятельности и несоответствие действующих транспортных норм, изменяющимся экономическим условиям. В хозяйственном законодательстве нет сейчас полного набора актов, которые бы непосредственно определяли коммерческий статус юридических лиц и предпринимателей в условиях формирования автотранспортного рынка.

Несоответствие нормативно-правовой базы на автомобильном транспорте в условиях рынка, применение, в большинстве случаев свободных тарифов и цен, форми-

рование теневой экономики за счет саморегулируемого механизма управления, подавления государственным хозяйствующими субъектами автомобильного транспорта частного сектора услуг и др., а также результаты проведенных исследований в этой части позволили нам обосновать необходимость совершенствования государственного регулирования автотранспортной деятельности.

Следует также отразить, что организационно-правовые нормы и правила, включая экономические на федеральном уровне, сами по себе являются прогрессивными, однако, недостаточны для регулирования автотранспортной деятельности с учетом региональных особенностей. Необходимо провести последовательное разделение функций государственного регулирования между Федеральными структурами и субъектами РФ. Такой механизм позволит обеспечить скоординированные действия центральных ведомств и органов на местах, с действиями региональных администраций, на основе четкого разделения функций. На наш взгляд такое дополнение повысит устойчивость системы государственного регулирования, т. к. будут затронуты и реализованы интересы субъектов РФ, с учетом их специфики.

Выводы

Анализ литературных источников и проведенное исследование позволяет сделать выводы о необходимости совершенствования государственного регулирования автотранспортной деятельности и выделить наиболее актуальные аспекты этого совершенствования:

1. Учитывая свое преимущество, государство должно снижать участие в качестве предпринимателя на конкурентных рынках перевозочных автотранспортных услуг, а также повышать доступность автотранспортных услуг для наименее обеспеченных слоев населения, реализовывать инвестиционные проекты, особо значимые для ликвидации «узких мест» и «недостающих звеньев» в транспортной инфраструктуре.

2. Повышать эффективность использования активов субъектов автомобильного транспорта.

3. Система налогообложения является одним из наиболее действенных рычагов

государственного регулирования автотранспортной деятельности и должна иметь дифференцированный подход, а также учитывать существенные различия в рентабельности и не создавать одним операторам неоправданных конкурентных преимуществ перед другими.

4. Бюджетная политика должна строиться на первоочередном финансировании инфраструктуры автомобильного транспорта с одновременным расширением элементов платности пользования инфраструктурой для покрытия соответствующих эксплуатационных расходов и применения инвестиционных проектов на основе частно-государственного партнерства.

5. Совершенствование системы лицензирования на автомобильном транспорте.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Абалкин Л. И.* Государственное регулирование рыночной экономики. Путь России [Текст] / Л. И. Абалкин [и др.]. — М. : Экономическая литература, 2002. — 583 с.

2. *Будрина Е. В.* Проблемы формирования и управления развитием регионального рынка транспортных услуг [Текст] / Е. В. Будрина. — СПб. : ТИЭУ, 2002. — 276 с.

3. *Бычков В. П.* Экономика автотранспортного предприятия [Текст] : учебник / В. П. Бычков. — М. : ИНФРА-М, 2006. — 381 с.

4. *Бычков В. П.* Организация малого предпринимательства на автомобильном транспорте [Текст] : учебное пособие для студентов спец. 240400 и 150200, ч. 2 / В. П. Бычков, Н. В. Пеньшин. — Тамбов : Изд-во Тамб. Гос. тех. университета, 2007. — 80 с.

5. *Бычков В. П.* Эффективность производства и предпринимательства в автосервисе [Текст] / В. П. Бычков. — Тамбов : Изд-во Тамбовского госуд. тех. ун-та, 2007. — 304 с.

6. *Горский Л. К.* Автомобильный транспорт России в условиях реформ / Л. К. Горский. — СПб. : АТ РФ, 1995. — 278 с.

7. Государственное регулирование рыночной экономики : учеб. для вузов / Под общей редакцией В. И. Кушлина, И. В. Волгина. — М. : ОАО «НПО Экономика», 2000.

8. Иванов А. В. Государственное регулирование деятельности предприятий транспорта / А. В. Иванов, А. В. Колик, Г. И. Кузнецов, Л. Я. Рошаль. — М., 1992. — 44 с.

9. Орешин В. П. Государственное регулирование национальной экономики / В. П. Орешин. — М. : ИНФРА-М, 2000. — 122 с.

Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г. Ф. Морозова

Бычков В. П., доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры менеджмента и экономики предпринимательства

E-mail: vglta_up@mail.ru

Тел.: 8 (473) 253-78-07

Прядкин В. И., доктор технических наук, доцент, заведующий кафедрой автомобилей и сервиса

E-mail: auto@vglta.vrn.ru

Тел.: 8 (473) 253-77-07

УДК 658.011.46

И. Н. Нехороших,
А. И. Катыхин,
М. А. Гололобова

АНАЛИЗ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ КОМПАНИЙ НА ПРИМЕРЕ ПАО «МРСК ЦЕНТРА»

Аннотация: на сегодня проблемы, связанные с управлением дебиторской задолженностью в электроэнергетике, приобретают особую актуальность. Наличие просроченной дебиторской задолженности приводит к проблемам в операционной деятельности энергетических компаний. В статье приведен краткий анализ дебиторской задолженности на примере ПАО «МРСК Центра».

Ключевые слова: дебиторская задолженность, управление дебиторской задолженностью, электроэнергетика.

UDK 658.011.46

I. N. Nekhoroshikh,
A. I. Katykhin,
M. A. Gololobova

ANALYSIS OF ENERGY COMPANIES ' ACCOUNTS RECEIVABLE ON THE EXAMPLE OF IDGC OF CENTRE PJSC»

Abstract: today, problems related to the management of accounts receivable in the electric power industry are becoming particularly relevant. The presence of overdue accounts receivable leads to problems in the operating activities of energy companies. The article provides a brief analysis of accounts receivable on the example of IDGC of Center PJSC.

Keywords: accounts receivable, accounts receivable management, electric power industry.

DOI: 10.22394/1997-4469-2020-48-1-67-70

Введение

В экономических реалиях деятельность любого предприятия оценивается по разнообразным параметрам посредством множества различных показателей.

Одним из таких показателей является дебиторская задолженность.

Под дебиторской задолженностью понимают совокупность долгов, которые причитаются предприятию, фирме, компании со стороны других предприятий, фирм, компаний, а также граждан, являющихся их должниками или иными словами дебиторами.