

ного штрафа на должностных лиц и индивидуальных предпринимателей в размере двадцати тысяч рублей; на юридических лиц – ста тысяч рублей. Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с грубым нарушением условий, предусмотренных лицензией, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц и индивидуальных предпринимателей в размере семидесяти пяти тысяч рублей; на юридических лиц – двухсот тысяч рублей или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.

Проанализировав систему нормативных правовых актов в сфере лицензирования отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте, можно сделать вывод, что современное российское законодательство способствует обеспечению безопасности судоходства и защиты интересов потребителей услуг на внутреннем водном и морском транспорте.

#### **Список литературы:**

- [1] Конституция Российской Федерации. Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [2] Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [3] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [4] Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [5] Указ Президента РФ от 09.03.2004 № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [6] Постановление Правительства от 12 августа 2010 г. N 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [7] Постановление Правительства РФ от 12 августа 2010 г. N 623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [8] Федеральным законом от 08.08.2001 № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [9] Постановление Правительства от 06.03.2012 №193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [10] Федеральный закон от 26.12.2008 № 294 «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [11] Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 №195-ФЗ // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».

*Д.В. Дрейбанд*  
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

## **ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

В статье отражены основные функции и задачи органов государственной власти в сфере организации работы пассажирского транспорта. Обозначены критерии, характеризующие социальную составляющую функционирования транспортной системы

пассажи́рских перевозок. Определены современные проблемы тарифного регулирования на пассажирском транспорте.

Перевозки пассажиров на регулярных маршрутах в целом, и особенно на внутреннем водном транспорте, являются убыточным сегментом рынка и дотируются за счет бюджетных средств. В тоже время туристические, круизные и прогулочные пассажирские перевозки рентабельны и представляют собой растущий сегмент рынка. Вместе с тем в ряде регионов страны практически прекратились перевозки пассажиров по речным маршрутам.

В современных условиях функционирования пассажирского транспорта по причине убыточности и низкой рентабельности пассажирские перевозки все более попадают под патронат государственных властей. В связи с этим основные функции и задачи органов государственной власти на федеральном, региональном и муниципальном уровнях можно разделить на три основных блока: нормативно-правового, организационного и экономического характера.

Нормативно-правовой блок должен определять правовой статус транспортных отраслей, границы нормативно-правового пространства, в котором протекает транспортная деятельность пассажирских предприятий.

Организационно-экономический блок, должен включать, наряду с традиционными мерами, меры налогового, лицензионного и финансового характера. Тарифы здесь должны являться выходной, целевой функцией государственного регулирования, определяющей эффективность функционирования предприятий транспорта, качество предоставления транспортных услуг и степень удовлетворения потребностей различных социальных групп населения в услугах транспорта.

Эффективное функционирование пассажирских предприятий предполагает достижение наилучших финансовых результатов, т.е. максимальной прибыли при экономически обоснованных расчетных тарифах или минимального убытка (дотации) при фактических тарифах меньше расчетных, в условиях обеспечения заданного уровня сервиса (стандартов транспортного обслуживания).

Органы государственной власти на уровне субъектов федерации и муниципалитетов должны ставить задачу повышения транспортной подвижности населения. Они призваны гарантировать населению уровень транспортного обслуживания не ниже минимально допустимого [1].

Основными критериями стандартов в сфере пассажирских перевозок, характеризующими социальную составляющую функционирования транспортной системы пассажирских перевозок, должны быть следующие:

1. Транспортная подвижность населения.
2. Соотношение общественного пассажирского транспорта к индивидуальному.
3. Безопасность перевозок.
4. Развитие экологически чистых видов транспорта.
5. Качество пассажирских перевозок.

Качество пассажирских перевозок напрямую зависит от таких показателей как плотность маршрутной сети, количество подвижного состава, регулярность движения, затраты времени на передвижение, коэффициент пересадочности. Одним из важнейших показателей качества транспортного обслуживания пассажиров здесь является показатель доступности транспортных услуг, т.е. доля денежных затрат населения на оплату транспортных услуг в среднедушевом доходе [2].

Совершенствование методики оценки нуждаемости в транспортных услугах, разработки адресных программ, установления обоснованных уровней тарифов и дотаций пассажирскими предприятиями должны предполагать учет особенностей рынка транспортных услуг в сфере пассажирских перевозок, меж- и внутрирегиональных различий в доходах и уровне потребления населением транспортных услуг по видам пассажирских сообщений.

Решение этих проблем требует объединения усилий представителей органов власти и пассажирских предприятий по этим взаимосвязанным направлениям. При этом, говоря о развитии существующей системы тарифного регулирования, следует иметь в виду, что в целом государственное регулирование в сфере пассажирских перевозок необходимо не только в монопольном секторе перевозок, но даже и при совершенном рыночном механизме. Это обусловлено инфраструктурной особенностью, тесной взаимосвязью пассажирских перевозок со всеми ветвями экономики и социальной сферы, непосредственным воздействием сбоев в работе пассажирских предприятий как на потребителя транспортных услуг, так и на экономическую ситуацию в целом.

Реформирование системы тарифного регулирования в сфере пассажирского транспорта должно предполагать более эффективное использование и включение в его организационно-экономический механизм элементов налогового характера. Последнее должно здесь рассматриваться как общеэкономическая мера, отвечающая не только требованиям текущего момента, но и стратегическим целям развития пассажирских предприятий и транспортного обслуживания населения. Это определяет необходимость решения таких вопросов, как введение налоговых льгот в отношении затрат на восстановление, замену и модернизацию инфраструктурных элементов пассажирского транспорта, формирование современных пассажирообслуживающих сетей и др. Такого рода льготы должны предусматриваться не только на федеральном, но и на региональном уровнях (например, в отношении городских и пригородных пассажирских перевозок). Целевые налоговые льготы должны также стимулировать развитие наиболее эффективных и выгодных, с точки зрения интересов государства, способов осуществления пассажирских перевозок.

Таким образом, тарифное регулирование – это важнейшая сфера государственного регулирования на пассажирском транспорте, требующая рассмотрения тарифов не только как регулятора отраслевой нормы прибыли, но и как фактора общего экономического роста и гармонизации экономических отношений между всеми субъектами рынка пассажирских перевозок и социальной сферы. Уровень тарифов и их соотношение по видам пассажирского транспорта оказывают прямое влияние на качество жизни населения, уровень инфляции, темпы экономического роста в различных отраслях экономики страны и регионов [3].

Система тарифного регулирования в сфере пассажирских перевозок, с учетом изложенного, должна предполагать:

1. Разработку и обоснование системы дифференциации тарифов в различных секторах рынка пассажирских перевозок и уровней тарифных ставок;
2. Установление рекомендуемого или оптимального уровня рентабельности и тарифов для отдельных видов услуг пассажирских предприятий с учетом требований транспортной обеспеченности населения и качества перевозок;
3. Эффективный контроль за соблюдением установленного уровня тарифов;
4. Эффективное управление издержками пассажирских предприятий, их доходами и дотациями;
5. Формирование показателей качества транспортного обслуживания пассажиров и введения соответствующих стандартов и норм, учитываемых при лицензировании и сертификации услуг пассажирских предприятий;
6. Организацию экономического взаимодействия пассажирских предприятий с органами власти в сфере социально-значимых пассажирских перевозок на основе формирования региональных соглашений (договоров).

Таким образом, причины, определяющие необходимость сохранения государственного влияния на пассажирский транспорт и тарифного регулирования пассажирских перевозок при тенденции развития рыночного механизма, разнообразны. Во-первых, это универсальные причины, характерные для всех сфер производства и проявляющиеся в условиях частной инициативы: стремление уменьшить собственные издержки и не участвовать в возмещении общественных затрат, например, на выпол-

нение социально-значимых пассажирских перевозок, на охрану окружающей среды или повышение безопасности перевозочной деятельности. Во-вторых, специфические причины, характерные для пассажирского транспорта: во многих случаях пассажирский транспорт является естественной монополией, особенно такие капиталоемкие виды пассажирского транспорта, как водный, развитие которых невозможно без государственной поддержки и влияния [4,5].

#### Список литературы:

- [1] Логистика: общественный пассажирский транспорт. Учебник для студентов экономических вузов / Под общ. ред. Л.Б. Миротина. - М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 224 с.
- [2] Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования. – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 400 с.
- [3] Гончаренко С.С. Тарифообразование и тарифное регулирование на транспорте России в современных условиях: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05: Москва, 2003 -146 с. РГБ ОД, 61:03-8/3251-4.
- [4] Матвеева Н.А. Особенности государственного регулирования железнодорожного транспорта // Современные научные исследования и инновации. 2011. № 8
- [5] Кушлин В. И. Государственное регулирование экономики; Экономика – Москва, 2013. – 496 с.
- [6] Шальнова Н. С. Проблемы и перспективы развития пассажирского транспорта // Молодой ученый. – 2011. – №12. Т.1. – С. 61–64.
- [7] Феклин Е.В. Исследование пассажиропотока льготных пассажиров в системе формирования тарифов на городском транспорте: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05: Саратов, 2008.- 183 с.: ил. РГБ ОД, 61 08-8/1632.

*Н.В. Железнова*  
*ФГБОУ ВО «ВГУВТ»*

## **АНАЛИЗ КОЛИЧЕСТВЕННОГО И КАЧЕСТВЕННОГО СОСТАВА СУДОВ В РОССИЙСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ РЕЕСТРЕ СУДОВ**

В связи с изменением законодательства в части взаимодействия судовладельцев и Российского международного реестра судов становится интересно количественное и качественное изменение состава судов, регистрируемых в РМРС

Российский международный реестр судов (РМРС), по первоначальному замыслу, был предназначен исключительно для регистрации судов, которые используются для международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа, и для связанных с этим услуг. Однако в ноябре 2011 года вступил в силу новый закон о господдержке судостроения и судоходства, который существенно расширил возможности по регистрации в РМРС. Судовладельцы регистрирующие суда в РМРС частично освобождались от уплаты налогов. Эти меры привлекли судовладельцев.

Динамика количественного состава флота, зарегистрированного в РМРС, за период с 01.01.10 по 01.10.14 с подовой разбивкой, представлена в таблице 1.

На начало анализируемого периода, т.е. на 1 января 2010 г., в РМРС было зарегистрировано 314 судов общей валовой вместимостью 1244 тыс. рег. т, из них 94 ед. судов (423 тыс. рег.т) – на условиях бербоут–чартера. В течение анализируемого периода (2010–2014 гг.) общее число зарегистрированных в РМРС увеличилось на 450 ед. (17420 тыс. рег.т), достигнув на 01.10.2014 г. величины 764 ед. (2986 тыс. рег.т), из них 201 ед. судов (1023 тыс. рег.т) – на условиях бербоут–чартера.