

Чернов Кирилл Николаевич

магистрант

ФГБОУ ВО «Государственный морской университет

им. адмирала Ф.Ф. Ушакова»

г. Новороссийск, Краснодарский край

**ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ В СФЕРЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ И МЕТОДОВ
ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ**

***Аннотация:** в статье дается характеристика индексации тарифов морского транспорта, роль транспортных перевозок с использованием морского транспорта, а также выделены роли субъектов естественных монополий в сфере морских перевозок.*

***Ключевые слова:** транспорт, субъект транспортного рынка, морские тарифы, монополия, индексация, валовый тариф.*

Совершенствование нормативно-правовой базы и введение методов государственного регулирования, направленных на повышение инвестиционной привлекательности отрасли, а также совершенствование экономических и финансовых механизмов, включая государственно-частное партнерство, направленных на повышение инвестиционной привлекательности отрасли; формирование нормативно-правовой базы конкурентного рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития рынка транспортных услуг, разработку нормативно-правового механизма, обеспечивающего выполнение контрактных обязательств по объему и качеству транспортных услуг, разработку и совершенствование методов и механизмов государственного регулирования и мотивации развития структур транспортной деятельности в целях обеспечения качества транспортных услуг. Тарифное регулирование транспортно-технологических систем на межгосударственном уровне осуществляется через тарифную политику страны, учитывающую влияние их стоимости на цены предложения, которые должны быть меньше или

находиться в положительном эластичном соотношении с ценами спроса, увеличивая соответственно доход промышленных или транспортных предприятий. Такой подход позволяет гармонизировать интересы государств, видов транспорта и субъектов хозяйствования, сбалансировать внутренние и международные транспортные рынки с товарными. Выделение субъектов транспорта – естественных монополистов – как сферы государственного регулирования, следует рассматривать как новый качественный подход к государственному регулированию на транспорте, в том числе и области тарифов.

Состояние дел в области государственного ценового регулирования деятельности субъектов естественных монополий на транспорте следует признать неудовлетворительным. Отсутствие эффективного регулирования и контроля на федеральном и региональном уровнях не способствует эффективности работы транспортной инфраструктуры, устранению затратной практики хозяйствования, сдерживает повышение качества работы транспортной системы России. Основная причина заключается в отсутствии элементарных организационных предпосылок для проведения этой актуальной и масштабной государственной работы. Валовый затратный метод индексации грузовых тарифов морского транспорта и частично услуг морских портов малоэффективен и вреден по существу, так как не устраняет, а лишь создает новые перекосы в уровне тарифов по основным видам работ и группам грузов; противозатратные функции регулирования не реализуются.

Тарифы на перевозки морским транспортом в труднодоступные районы на федеральном уровне не регулируются. Транспортные терминалы как объекты регулирования не рассматриваются, и тарифная политика в этой части не определена. Таким образом, за исключением железнодорожных перевозок, в части транспортных услуг в морских портах, государственное регулирование деятельности естественных монополий, определенных законом, не осуществляется. Необходимо рассмотрение проблемы в комплексе и принятие конструктивных решений по исправлению ситуации.

Число субъектов транспорта, подлежащих обязательному регулированию, насчитывает несколько сот, поэтому необходимо активное участие региональных органов управления, методическое и организационное координирование всей работы, а также научное обеспечение для выработки новых качественных методов государственного регулирования деятельности субъектов монополии на транспорте. В переходный период транспорт должен рассматриваться как особо приоритетная отрасль и стимулятор развития производства и предпринимательства. Каждый вид транспорта имеет ряд особенностей экономического, организационного и технического характера. Эффективное регулирование тарифов должно развивать специфические преимущества морского транспорта, содействовать экономичной его работе, усиливать его роль в национальной транспортной системе. Главные недостатки действующего порядка регулирования морских тарифов заключаются в валовом затратном подходе, в неразделенности экономики грузовых и пассажирских перевозок, в наличии больших объемов перекрестного субсидирования грузовых и пассажирских перевозок, в использовании узкой информационной базы прошлых периодов, в слабой мотивации участников процесса регулирования в повышении эффективности этого процесса.

Эффективное ценовое регулирование деятельности морских и речных портов также контроль за тарифообразованием практически отсутствуют. Организация стратегического и текущего управления в морских и речных портах России неудовлетворительная. Соответственно необходимо внести изменения в главу 1 статьи 5 Кодекса торгового мореплавания добавить *часть 6* « государственные органы» в области транспорта, осуществляющие функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере морского транспорта, могут устанавливать минимальные базовые ставки тарифы в зависимости от района плавания для контроля и надзора в целях недопущения недобросовестной конкуренции влияющие на политические, социально-экономические, рентные факторы тарифообразования на транспорте; – соотношение прямых и косвенных форм регулирования, согласование тарифной и финансовой политики на транспорте. Высокий уровень тарифов во многом определяется тем,

что высвобождена и бездействует большая часть производственных фондов, сложились неблагоприятные тенденции в изменении производительности выполнения транспортной работы; возросла затратная роль «вторичной инфраструктуры» (социальной, производственной, подсобной), а морской транспорт не проявляет достаточной коммерческой заинтересованности в снижении затрат.

Список литературы

1. Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). – М.: Граница, 2017. – 210 с.
2. Доронина Н.Г. Международно-правовые аспекты реализации интересов Российской Федерации в связи с формированием Единого экономического пространства: научное издание / Н.Г. Доронина, В.Ю. Лукьянова, Н.Г. Семилютина [и др.]. – М., 2012. – 135 с.
3. Запольский С.В. Финансовое право: учебник. – 2-е изд., исп. и доп. – М., 2011. – 19 с.
4. Скаридов А.С. Морское право: учебник для бакалавриата и магистратуры. – 3-е изд., перераб. и доп. – В 2 т. Т. 1. Международное публичное морское право. – М.: Юрайт, 2017. – 124 с.
5. Ахполов И.К. Transport on Line [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://transport.ru/2_period/Bti/8_97/5.htm (дата обращения: 09.03.2022).