

На правах рукописи

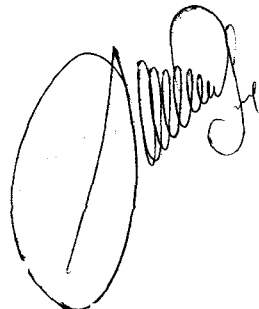
**ПОПОВ Евгений Юрьевич**

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ  
УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ  
НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ В РЕГИОНЕ  
(НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ КОМИ)**

08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством  
(региональная экономика)

**АВТОРЕФЕРАТ**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Сыктывкар 2002



Работа выполнена в отделе экономики Института социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми научного центра Уральского отделения Российской академии наук.

Научные руководители: доктор экономических наук, профессор  
*Большаков Николай Михайлович*

доктор экономических наук, профессор  
*Киселенко Анатолий Николаевич*

Официальные оппоненты: доктор экономических наук  
*Каракчиев Анатолий Алексеевич*

кандидат экономических наук  
*Рабкин Сергей Владимирович*

Ведущая организация: Российская транспортная инспекция  
Министерства транспорта Российской Федерации

Защита состоится «26» декабря 2002 г. в 14<sup>30</sup> на заседании регионального диссертационного совета КМ 004.015.01 в Институте социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми научного центра УрО РАН по адресу: 167982, г. Сыктывкар, ул. Коммунистическая, 26.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Коми НЦ УрО РАН по адресу: г. Сыктывкар, ул. Коммунистическая, 24.

Автореферат разослан «26» ноября 2002 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета,  
кандидат экономических наук



*Л.А. Кузнецова*

## I. Общая характеристика работы

**Актуальность темы исследования.** Важное государственное значение транспорта и необходимость государственного регулирования деятельности транспортных предприятий с учетом обеспечения общественных интересов и развития транспорта в направлении, соответствующем этим интересам, подтверждается тем, что Правительство РФ своим постановлением от 08.09.97 № 1143 одобрило Концепцию государственной транспортной политики РФ.

В данной Концепции говорится: «Государственное регулирование деятельности транспортных предприятий осуществляется преимущественно экономическими методами, в том числе государственной поддержкой, объемы и вид которой должны зависеть от характера деятельности транспортных предприятий и выполняемых ими функций (перевозки пассажиров, социально значимые перевозки грузов, выполнение оборонных и других специальных требований)».

Такие вопросы, как развитие и совершенствование федеральной и региональной транспортной инфраструктуры, формирование и функционирование рынка транспортных услуг, и обеспечение безопасности транспортного процесса относятся к приоритетным направлениям государственного регулирования на транспорте.

Обеспечение безопасности дорожного движения (ОБДД) является одной из важных социально-экономических проблем. За период с 1996 г. по 2000 г. в стране произошло около 800 тыс. дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых погибли и получили ранения более 1 млн. человек. Ежегодно в России погибают около 30 тысяч человек, получают ранения почти 180 тыс. человек, из которых более 10 тыс. становятся инвалидами. Только в 2000 г. общий ущерб от гибели и ранения людей в ДТП, по оценкам экономистов, составил 117,8 млрд. рублей, что соответствует потере примерно 2,8% валового национального продукта.

Россия значительно выделяется среди экономически развитых стран по уровню аварийности на автомобильном транспорте. Число погибших на 10 тыс. транспортных средств составляет более 9, что в 3-6 раз превышает аналогичные показатели зарубежных стран. Число погибших на 100 тыс. населения составляет около 20, что в 2-3 раза выше, чем в развитых странах автомобилизации. Данные показатели аварийности в Республике Коми также достаточно высокие и составляют в среднем от общероссийских 98% и 64% соответственно.

Актуальность проблемы ОБДД подтверждается регулярным проведением трех всероссийских научно-практических конференций и ежегодных семинаров-совещаний по данным вопросам.

**Степень разработанности темы.** Проблеме ОБДД уделяется достаточно серьезное внимание со стороны ведущих отечественных и зарубежных ученых и специалистов-практиков в области технических и экономических наук.

Проблемам управления БДД в зарубежной экономической и технической науке посвящены известные работы Д.Боргка, М.Брауэра, М.Веджеги, Р.Кендзиоры, Д.Малика, Х.Норина, А.Пикупаса, Д.Снайдера, В.Уолша, А.Фракко, Л.Чичипатти, Ф.Янга и др.

Социологические аспекты проблемы аварийности отечественными учеными и специалистами-практиками рассматривались в работах Б.Бирюкова, В.Бугроменко, Е.Мясоедовой, И.Касьяновой, А.Юрова, А.Максимова, А.Насонова, В.Персианова, В.Поляничкина, Я.Шефтера, А.Шевчука и др.

Финансово-экономическим проблемам повышения БДД посвящены работы Г.Ганченко, Е.Гнилитской, И.Еловой, А.Крейнина, Г.Соловьевой, О.Кузнецовой, Е.Олешенко, В.Персианова, А.Радионова, Е.Тихомирова, Н.Усиченко, А.Чеботаева и др.

Государственное управление БДД и пути повышения его эффективности, отдельные аспекты развития нормативной базы нашли отражение в работах В.Арсенова, В.Артюхова, В.Березина, В.Дажина, В.Ефимова, О.Мошаровой, С.Мороза, В.Пирогова, Т.Сакульевой, Э.Сафронова, К.Тотьева, А.Юрова и др.

Анализ отечественных исследований и основных приоритетных направлений государственной политики в области БДД позволяет сделать вывод, что темы научно-технических и иных разработок, направленных на совершенствование системы управления, являются важнейшим этапом деятельности в решении проблемы ОБДД.

В обзоре зарубежных исследований по вопросам эффективности мер по повышению БДД говорится, что задача тех, кто практически занимается предотвращением ДТП, состоит в том, чтобы наилучшим образом использовать знания, имеющиеся в данный момент. При этом отмечается, что изучение вопросов БДД является относительно новой научной дисциплиной, поэтому в таком молодом и организационно слабо оформленном предмете можно ожидать, что качество исследований нестабильно и не всегда удовлетворяет самым жестким нормам научного подхода.

Основными причинами высокого уровня аварийности в России, являются: недостатки системы государственного управления, регулирования и контроля деятельности по БДД; отсутствие эффективных механизмов реализации государственной политики, механизмов финансирования и стимулирования деятельности по повышению БДД на федеральном и региональном уровне.

В данной работе предпринята попытка восполнить указанные пробелы на региональном уровне.

**Объектом исследования** выступает автомобильный транспорт Республики Коми.

**Предметом исследования** является безопасность работы автомобильного транспорта региона.

**Цель работы** состоит в совершенствовании организационно-экономических методов управления безопасностью дорожного движения на автомобильном транспорте в регионе.

В соответствии с поставленной целью **намечено решить следующие основные задачи:**

- обосновать методы управления безопасностью движения на автомобильном транспорте;
- апробировать методы решения задач по определению экономической эффективности мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на региональном уровне;
- раскрыть сущность лицензирования в управлении безопасностью дорожного движения;
- определить приоритетные направления деятельности Коми республиканского отделения Российской транспортной инспекции (КоРО РТИ) в государственном регулировании транспортного рынка.

**Теоретической и методологической основой работы** послужили теоретические и практические положения видных отечественных и зарубежных экономистов, социологов, ученых в области технических наук, специалистов-практиков, занимающихся исследованиями в области ОБДД.

Широкое использование общенаучных методологических подходов (системного, структурно-функционального, причинно-следственного, социологического, ситуационного, экспертных оценок) позволило наиболее полно организовать научный поиск для решения поставленных задач.

**Эмпирическую базу** исследования составили материалы Госкомстата Российской Федерации и Республики Коми, Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации и Республики Коми, Министерства лесного комплекса, машиностроения, транспорта и связи Республики Коми, Комиссии по ОБДД Российской Федерации и Республики Коми, законодательные и нормативные акты Российской Федерации и Республики Коми. В диссертации также использованы материалы исследований транспортных предприятий Республики Коми, проведенных автором в рамках мониторинга в транспортном комплексе Республики Коми в соответствии со следующими документами: Постановлением коллегии Минтранса РФ от 22.07.98 № 12 «О совершенствовании деятельности Российской транспортной инспекции»; Указом Главы РК от 31.10.2000 г. № 461 «О целевой республиканской программе «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Коми на 2001-2003 годы».

**Научная новизна** диссертационного исследования заключается в приоритетной постановке и решении задачи всестороннего анализа работы автотран-

спортивного комплекса республики с точки зрения обеспечения безопасности транспортного процесса. При этом получены следующие результаты, определяющие новизну работы:

- на основе оценки системы финансирования федеральной и республиканской целевых программ по повышению безопасности дорожного движения сделан вывод о преемственности разработанных в республике мероприятий по предупреждению аварийности, а также о целесообразности включения в республиканскую программу мероприятий, не нашедших отражения в федеральной программе;
- обоснована экономическая эффективность реализации мероприятий, предусмотренных целевой республиканской программой повышения безопасности дорожного движения, и разработаны проекты нормативно-правовых актов Республики Коми по совершенствованию системы экономического обеспечения данных мероприятий;
- установлено, что транспортная безопасность на дорогах республики в основном определяется дисциплинированностью индивидуальных владельцев транспортных средств, с учетом этого определены формы экономического и морального стимулирования водителей, работающих по найму, и индивидуальных владельцев автомобилей;
- апробирована методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от ДТП, в результате чего определен ущерб от происшествий, в которых погибли или были ранены люди;
- доказано благоприятное влияние на управление безопасностью дорожного движения лицензирования, обеспечивающего соответствие параметров транспортного процесса установленным нормативным требованиям;
- предложена новая концепция деятельности Коми республиканского отделения Российской транспортной инспекции по государственному регулированию транспортного рынка.

**Практическая значимость исследования** состоит в том, что его выводы были использованы при разработке мероприятий и проектов нормативно-правовых актов Республики Коми в области повышения безопасности дорожного движения.

Полученные результаты также могут быть использованы органами государственной власти при разработке «Концепции государственной транспортной политики Республики Коми», составлении транспортного паспорта региона, корректировке республиканской целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Коми на 2001-2003 годы», в ежегодном мониторинге реализации «Экономической программы Правительства Республики Коми на 2001-2005 годы» (разделы «Транспорт и дорожное хозяйство», «Укрепление правопорядка и законности»), при разработке «Концепции развития Российской транспортной инспекции в Республике Коми».

Теоретические положения и практические материалы нашли применение при чтении учебных курсов «Лицензирование и сертификация на автомобильном транспорте».

**Апробация и внедрение результатов исследования.** Основные положения и результаты работы докладывались на расширенном совещании с руководителями филиалов, специалистами и аппаратом КоРО РТИ (декабрь 2001 г.), за период с 01.01.2000 г. по 31.12.2001 г. использовались в целях совершенствования деятельности при составлении перспективных планов работы КоРО РТИ по реализации основных направлений деятельности, а также для подготовки аналитических материалов к заседаниям республиканской комиссии по ОБД (2000, 2001).

По теме диссертации опубликовано три работы, ее результаты использованы при подготовке трех учебных пособий, общий объем работ составил 13 пл.

**Структура и содержание работы.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Текст работы изложен на 155 страницах, содержит 25 таблиц, 5 рисунков. Библиографический список включает 117 наименований.

**Во введении** обосновывается актуальность темы исследования, характеризуется степень изученности проблемы, определяются объект, предмет, цель, задачи исследования; рассматриваются его теоретико-методологические основы и методы проведения, раскрываются научная новизна и практическая значимость.

**В первой главе** «Состояние проблемы и задачи исследования» показана проблема ОБДД с точки зрения социально-экономической значимости как в целом по РФ, так и по РК. На основе анализа зарубежного и отечественного опыта решения проблем транспортной безопасности обосновываются методы государственного управления БДД на автомобильном транспорте в регионе, критерии и показатели для качественной и количественной оценки состояния аварийности в зависимости от категорий владельцев автотранспортных средств.

**Во второй главе** «Экономическая эффективность мероприятий по повышению безопасности дорожного движения» проводится взаимодополняющий анализ систем финансирования государственного управления БДД в РФ и РК. Раскрываются особенности влияния на экономические показатели планомерной работы по ОБДД в предприятиях автотранспортного комплекса РК. Определен социально-экономический ущерб от аварийности и экономически подтверждена целесообразность реализации мероприятий, предусмотренных целевой республиканской программой.

**В третьей главе** «Управление безопасностью дорожного движения методом лицензирования на автомобильном транспорте в Республике Коми»

обосновывается благоприятное влияние лицензирования на управление БДД, определяется новая концептуальная основа деятельности КоРО РТИ. Предлагаются направления и механизмы совершенствования системы экономического обеспечения мероприятий по ОБДД.

**В заключении** сформулированы основные теоретические и практические выводы и рекомендации.

## **II. Основные положения диссертации, выносимые на защиту**

**1. Административные методы государственного регулирования автотранспортной деятельности — страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств и лицензирование перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, вследствие существенного влияния на снижение аварийности, являются основными организационно-экономическими методами обеспечения безопасности дорожного движения.**

Анализ всех составных частей системы дорожного движения, а именно: водитель-автомобиль-дорога-окружающая среда, с учетом прогнозных оценок специалистов, дает основание предполагать в ближайшие годы увеличение количества ДТП и числа пострадавших в них людей. Сложившаяся обстановка во многом определяется не только несогласованностью действий территориальных и отраслевых органов управления, но и отсутствием нормативно-правовой базы в сфере безопасности движения, экономических рычагов воздействия на нарушителей, несовершенством государственного и отраслевого контроля. Дальнейшее развитие системы ОБДД, совершенствование механизмов ее деятельности диктует необходимость усиления государственного регулирования.

В соответствии с ФЗ «О безопасности дорожного движения» одним из основных принципов ОБДД является программно-целевой подход реализации мероприятий по снижению аварийности. Анализ федеральной и республиканской целевых программ по повышению БДД свидетельствует о преемственности разработанных в республике мероприятий по предупреждению аварийности, а также о целесообразности включения в республиканскую программу мероприятий, не нашедших отражения в федеральной программе. Это свидетельствует о том, что разработчики республиканской программы рассчитывают получить от выполнения региональных и федеральных мероприятий на территории республики определенный суммарный эффект, позволяющий увеличить результативность взятых по отдельности региональных и федеральных мероприятий без дополнительных вложений финансовых средств.

Одним из эффективных методов финансово-экономического регулирования деятельности является стимулирование безопасной деятельности на транс-



порте. Зарубежный опыт свидетельствует, что важным шагом в этом направлении является принятие закона об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Анализ зарубежных исследований о влиянии различных форм страхования на поведение водителя за рулем и количество ДТП показывают, что материальные затраты в случае ДТП являются одной из наиболее крупных статей расходов для покрытия ущерба при несчастных случаях в условиях любой общественно-экономической формации. Во многих развитых странах с высоким уровнем автомобилизации с помощью порядка обязательного или добровольного страхования создается экономическая мотивация более безопасной системы вождения, что в свою очередь должно снижать объем ущерба и других, связанных с ним расходов.

Следовательно, страхование гражданской ответственности правомерно рассматривать как способ достижения безопасной деятельности на транспорте через содействие предотвращению ущерба путем экономической компенсации безаварийной езды и наказанию за причинение ущерба другим лицам вследствие неосторожной езды; защиту того, кто понес ущерб от других лиц, от обязанности самостоятельно нести экономические потери для компенсации этого ущерба; использование оборудования для обеспечения БДД и замену или снятие с эксплуатации опасного оборудования или опасных транспортных средств.

Особое место в системе государственного управления транспортным комплексом занимают вопросы лицензирования, которые затрагивают БДД. Осуществление лицензирования автотранспортной деятельности создает механизм контроля над соблюдением транспортного законодательства, способствует обеспечению выполнения владельцами транспорта установленных норм и требований при перевозках и технической эксплуатации транспортных средств.

Государственная лицензионная политика является важнейшим административно-правовым и экономическим средством обеспечения безопасности транспортного процесса. Государственные органы разрабатывают систему лицензионных требований, обеспечивающих профессионализм, компетентность, коммерческую добросовестность перевозчика и соответствие применяемых им технических средств установленным требованиям, определяют ответственность за нарушение лицензионной дисциплины.

Однако, чтобы лицензирование выполнило свое назначение, необходимо обеспечить как на федеральном, так и на региональном уровнях выполнение следующих условий, а именно: разработать эффективные механизмы контроля и юридической ответственности за осуществление деятельности без лицензии или после ее аннулирования; предусмотреть способы защиты интересов граждан и государства, на случай банкротства организаций, полу-

чивших лицензию на данный вид деятельности; определить достаточно жесткую ответственность, в том числе и уголовную, за нарушение порядка лицензирования, для того, чтобы противостоять авантюризму коммерческой и предпринимательской деятельности. По нашему мнению, без наличия таких условий лицензирование будет в основном являться формальным актом, рассчитанным лишь на законопослушных граждан.

Таким образом, среди методов государственного регулирования транспортной деятельности в аспекте обеспечения БДД особое внимание заслуживают страхование гражданской ответственности и лицензирование автотранспортной деятельности.

**2. Апробация общей методики подтверждает возможность ее использования для оценки социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий в регионе и определения экономической эффективности программных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.**

Процесс эксплуатации автотранспортных средств характеризуется высоким уровнем аварийности, что вызывает необходимость выполнения работ по оценке стоимости того социально-экономического ущерба, который получен в результате дорожно-транспортных происшествий. Экономическая оценка ущерба позволяет объективно оценить масштабы и значимость проблемы аварийности на дорогах, определить объемы финансовых и материальных ресурсов, направляемых на решение данной проблемы, определить эффективность различных мероприятий целевых программ «Повышение безопасности дорожного движения».

Стоимость ДТП в большинстве стран с высоким уровнем автомобилизации рассчитывается на основе так называемого «метода недополученной продукции». По этому методу стоимость ДТП для государства включает в себя недополученную в связи с происшествиями продукцию, а также расходы, связанные с гибелью людей, с лечением пострадавших, с ремонтом машин. Зарубежными специалистами, проводившими исследования по характеристике стоимости ДТП, отмечается, что оценка стоимости человеческой жизни является субъективной, поскольку, экономические величины, присваиваемые ДТП с погибшими или ранеными, в определенной мере условны и отражают политический приоритет безопасности дорожного движения.

В России с 01.12.2000 г. по 01.12.2005 г. действует утвержденная Минтрансом РФ «Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от ДТП». Разработчики данной методики рассчитывают на то, что она может быть использована для оценки эффективности мероприятий по предупреждению аварийности при расчете в денежном выражении последствий гибели или ранения людей в ДТП.

Расчет величины социально-экономического ущерба в результате ДТП включает несколько составляющих: ущерб в результате гибели или ранения людей; ущерб в результате повреждения транспортных средств; ущерб в результате порчи груза; ущерб в результате повреждения дороги.

Анализ обзора зарубежной практики методов оценки стоимости дорожно-транспортных происшествий и отечественной методики показывает, что российские специалисты учли существующий мировой опыт, и утвержденная методика расчетов предусматривает такие потери, как: потери кормильцев подвижного состава автомобильного транспорта; потери дорожных служб при ликвидации последствий от дорожно-транспортных происшествий; потери грузоотправителей; затраты органов милиции и юридических органов на расследование дорожно-транспортных происшествий; затраты медицинских учреждений на лечение пострадавших; затраты предприятий, сотрудники которых стали жертвами аварий; затраты государственных органов социального обеспечения по пенсиям; страховые выплаты; моральные потери.

Ущерб в результате гибели и ранения людей составляет самую значительную часть ущерба и включает следующие социально-экономические параметры: экономические потери из-за выбытия человека из сферы производства; социально-экономические потери государства при выплате пенсий по инвалидности и по случаю потери кормильца, а также при оплате лечения в больницах и временной нетрудоспособности; социально-экономические потери из-за гибели детей.

Апробация предлагаемой российской методики позволяет сделать вывод о ее пригодности для межрегиональных сопоставлений. Произведенные автором расчеты выявили, что потери от гибели и ранения людей в ДТП в РК в 1999 г. составляли около 0,7% от валового регионального продукта республики, а в 2000 г. с примерно 0,84%. В Российской Федерации этот показатель составил в 1999 г. 1,72%.

Знание размеров ущерба позволяет правильно принимать управленческие решения при выборе приоритетов. Анализ эффективности затрат считается одним из основных методов в принятии решений. Он позволяет не только определить значимость приоритетов, но и выяснить необходимый масштаб затрат на эти мероприятия. Все затраты и ущерб выражаются в денежных единицах. Альтернативные проекты должны оцениваться в соответствии с критерием отношения ущерба к затратам, при этом, если стоимость затрат на реализацию мероприятий будет превышать размер ущерба, то эти мероприятия не должны осуществляться.

Целевой республиканской программой «Повышение безопасности дорожного движения в Республике Коми на 2001-2003 годы» предусмотрено привлечение средств в размере 1165535 тыс.рублей, в то время как рассчитанный ущерб только от пострадавших в ДТП за два года составляет около

1 млрд.рублей. Таким образом, проведенные расчеты позволяют сделать вывод о целесообразности реализации региональных мероприятий по повышению БДД, поскольку, социально-экономический ущерб, включающий не только потери от пострадавших в ДТП людей, но и другие материальные затраты, будет значительно превышать объем финансирования программы, рассчитанный на трехлетний период. Можно предположить, что в результате реализации мероприятий программы при ожидаемом сокращении на 10-12% числа травмированных и погибших так же на 10-12% снизится размер ущерба по этим социально-экономическим параметрам.

**3. Сущность лицензирования, как метода управления безопасностью дорожного движения, состоит в его направленности на обеспечение профессиональной надежности водительского состава, профессиональной компетентности владельцев транспортных средств, эксплуатацию транспортных средств в технически исправном состоянии, соблюдение безопасных условий перевозок пассажиров и грузов.**

Одним из важнейших направлений развития и реформирования транспортного комплекса является совершенствование системы лицензирования транспортной деятельности. В соответствии с концепцией «Государственная транспортная политика Российской Федерации» органы Российской транспортной инспекции должны оказывать всемерное содействие формированию и расширению рынка транспортных услуг, развитию предпринимательства и здоровой конкуренции как мощного фактора снижения издержек и повышения качества и безопасности транспортного обслуживания населения и предприятий.

Анализ системы лицензирования на автомобильном транспорте позволяет сделать вывод, что в РК организована работа по оперативному анализу состояния транспортных рынков, транспортных средств, аварийности на лицензируемом транспорте, нарушений транспортного законодательства субъектами хозяйствования.

Изучение состояния аварийности на автомобильном транспорте за 1998-2000 годы показывает, что в целом количество ДТП в республике снизилось на 6%, доля происшествий по вине владельцев грузовых автомобилей снизилась на 30%, в то же время возросло количество происшествий, произошедших по вине владельцев легковых автомобилей и автобусов, на 5 и 12% соответственно. Количество ДТП на лицензируемом транспорте незначительно, но уверенно снижается по всем показателям. Так, общее количество происшествий снизилось на 4%, по вине владельцев грузовых автомобилей на 13%, по вине владельцев легковых автомобилей на 5%, по вине владельцев автобусов — на 37%.

Таким образом, очевидно благоприятное влияние системы лицензирования в РК на рынок транспортных услуг. Это объясняется прежде всего тем,

что система лицензирования позволяет обеспечить соблюдение параметров элементов транспортного процесса установленным нормативным требованиям в области ОБДД. При этом система лицензирования решает такую задачу государственного управления БДД как контроль, что, в свою очередь, имеет важное значение, поскольку государство, общество и население имеют возможность постоянно следить за состоянием аварийности, как в отдельных субъектах хозяйствования, так и в государстве в целом. Базовыми условиями выдачи лицензии являются профессиональная пригодность и компетентность владельцев автотранспортных средств, законность эксплуатации автотранспортных средств, а также то, что они содержатся в технически исправном состоянии и должным образом обслуживаются. Лицензия выдается только при обеспечении профессиональной надежности водительского состава, обеспечении эксплуатации транспортных средств в технически исправном состоянии и обеспечении безопасных условий перевозок пассажиров и грузов.

Важным аспектом влияния лицензирования является рост квалификации специалистов. Заявителю необходимо представить данные о составе и квалификации специалистов предприятия (юридического лица) по лицензируемому виду деятельности, а также по ОБДД. Квалификация специалиста юридического лица или индивидуального предпринимателя определяется знаниями и опытом, необходимыми для организации и осуществления грузовых или пассажирских перевозок в соответствующем виде автомобильного сообщения, обеспечения требуемого уровня технического состояния подвижного состава, безопасности движения, соблюдения природоохранных норм, техники безопасности и охраны труда на автомобильном транспорте. Созданная нормативно-правовая база в области предъявления квалификационных требований к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям позволяет лицензионным органам предъявлять существующие требования и влиять на профессиональный уровень перевозчиков. В свою очередь, соответствующая квалификационная подготовка кадров оказывает влияние на уровень принимаемых решений при выборе методов и направлений организации перевозочного процесса, поскольку процесс обучения позволяет дать слушателям необходимый уровень знаний для осуществления руководства перевозкой грузов и пассажиров автомобильным транспортом. Все это способствует нормальному функционированию рынка транспортных услуг и защите прав потребителей, обеспечению БДД и соблюдению экологических норм при эксплуатации транспорта.

Лицензирование несомненно оказывает влияние на процесс совершенствования организации труда, производства и управления. В организации труда это такие вопросы, как совмещение профессий, разделение труда, рациональное использование рабочего времени, повышение трудовой и дорож-

но-транспортной дисциплины, повышение безопасности труда, соблюдение режима труда и отдыха, подготовка и повышение квалификации кадров. Организация производства совершенствуется через выбор и построение методов организации автомобильных перевозок, способов технического обслуживания и ремонта подвижного состава, повышение культуры обслуживания. Организация управления производством обуславливает рациональное построение структурных подразделений и численности аппарата управления, достижения ритмичности производства и стабильности кадров.

Совершенствование процессов организации труда, производства и управления оказывает положительное влияние на улучшение экономических показателей предпринимательской деятельности, что в конечном итоге влияет на обеспечение безопасности дорожного движения и здесь роль жесткого механизма государственного регулирования, в части соблюдения лицензионных требований и условий несомненна.

Для организации мониторинга системы лицензирования на автомобильном транспорте в РК нами решены следующие задачи: сформирована система регулярного сбора исходной информации о состоянии рынка транспортных услуг; обеспечены обработка, обобщение и анализ информации; осуществляется предоставление информации для оценки и сравнения деятельности перевозчиков на рынке транспортных услуг, требующей регулирования со стороны органов государственной власти; в рамках ежегодных докладов руководству РК и Минтранса РФ проводится анализ состояния регионального рынка транспортных услуг и тенденциях его развития.

**4. Обеспечение общетранспортной стабильности, координация транспортной деятельности, поддержание конкурентной среды являются приоритетными направлениями участия КоРО РТИ в государственном регулировании транспортного рынка через систему лицензирования.**

Проведенное исследование показало, что КоРО РТИ занимает важное место в транспортной системе республики и выполняет значительное число необходимых функций государственного регулирования транспортной деятельности на рынке РК.

Участвуя в процессе развития социально-экономических реформ на транспортном рынке РК КоРО РТИ должно: представлять общетранспортные интересы на территории РК; обладать развитой системой территориальных органов транспортного инспектирования; иметь отработанную систему взаимодействия на территории РК с государственными органами власти и управления, местными органами власти, с хозяйствующими субъектами транспортной деятельности; иметь квалифицированный персонал; содействовать российским перевозчикам при осуществлении международных автомобильных перевозок.

Результаты исследования позволяют сделать вывод о том, что в процессе лицензирования основные усилия КоРО РТИ направлены на полное выявление владельцев транспортных средств и допуск к деятельности, подлежащей лицензированию, что позволяет поддерживать банк данных в актуализированном состоянии и легализовать работу предприятий частной формы собственности и индивидуальных предпринимателей, ранее в большинстве случаев работавших без государственной регистрации и постановки на налоговый учет.

Усложнение этой работы связано с резким изменением состава предприятий, различных форм собственности, являющихся субъектами транспортного рынка. Уменьшилась доля предприятий государственной формы собственности, в то же время резко возросло число частных и индивидуальных предпринимателей.

Проводимая работа по изучению и анализу ситуации позволяет КоРО РТИ адекватно реагировать на происходящие изменения. При работе с лицензиатами главное внимание уделяется идеологии и методам лицензирования. Банк данных постоянно пополняется информацией в соответствии с вновь принятыми актами. Лицензирование не ограничивается только рассмотрением заявлений и выдачей лицензий, отделением проводятся предлицензионные инспекторские проверки хозяйствующих субъектов и индивидуальных предпринимателей на предмет возможности обеспечения безопасной эксплуатации транспортных средств, соблюдения ими экологических норм, соответствия квалификации персонала и проведения технического обслуживания транспортных средств. Следовательно, при выдаче лицензий обеспечивается создание условий для нормального функционирования рынка транспортных услуг, защиты интересов потребителей, пользующихся услугами субъектов транспортного комплекса.

Таким образом, КоРО РТИ выполняет функции общетранспортного органа на территории РК, поскольку способно при проведении лицензионной и инспекционной деятельности обеспечить контроль за соблюдением транспортного законодательства, в том числе по вопросам обеспечения безопасного, эффективного и устойчивого функционирования транспорта, соблюдения прав потребителей и законных интересов производителей транспортных услуг, выполнения владельцами лицензий требований, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортных средств.

Анализ результатов проведенных исследований показывает, что КоРО РТИ имеет развитую сеть своих филиалов и представительств, способных обеспечить возможность непосредственного контакта с любым участником транспортной деятельности и связь с любыми органами и структурами, осуществляющими контроль, надзор и регулирование транспортной деятельности на местах. Сотрудники инспекции представляют все виды транспорта, суще-

ствующего в республике. Этим обеспечивается комплексность в работе инспекции, создается организационная и информационная основа для реальной координации транспортной деятельности в РК.

Количество проверенных предприятий и предпринимателей различных форм собственности в республике, проверенных транспортных средств, количество выявленных нарушений при проверках всех видов лицензируемой и инспектируемой деятельности, а также неуклонное снижение доли ДТП, произошедших по вине лицензируемого транспорта, свидетельствуют об эффективности работы территориальных органов КоРО РТИ.

На территории республики существует отлаженная система взаимодействия органов транспортной инспекции с государственными органами власти и управления, местными органами власти, с хозяйствующими субъектами транспортной деятельности, что позволяет должностным лицам транспортной инспекции эффективно влиять на нарушения, выявленные в ходе лицензионной и инспекторской деятельности, путем применения мер административного воздействия, направления предписаний хозяйствующим субъектам и представлений органам власти и управления.

Сложные задачи по регулированию регионального транспортного рынка и обеспечения БДД требуют обновления концепции транспортной политики и ориентируют КоРО РТИ на реализацию следующих направлений деятельности: обеспечение общетранспортной стабильности на рынке; координация транспортной деятельности на рынке; поддержание конкурентной среды на транспортном рынке.

Обеспечение общетранспортной стабильности означает, что КоРО РТИ должно усиливать влияние на экономический рост, поддержание здоровой структуры транспортного рынка, устойчивость работы транспортных средств, занятость населения в транспортной сфере и внешнеэкономическое равновесие национального и иностранного транспорта на рынке республики.

Координация транспортной деятельности на рынке ставит задачи информирования и мотивации субъектов транспортной деятельности через систему таких основных направлений в своей деятельности, как государственный мониторинг конъюнктуры транспортных рынков и государственное стандартизирование качества транспортных перевозок и услуг.

Поддержание конкурентной среды на транспортном рынке означает, что основными направлениями деятельности КоРО РТИ по решению данной задачи будут: обеспечение безопасности и экологических требований; контроль над исполнением законодательных и нормативных правовых актов РФ в области транспорта; формирование кадрового потенциала производителей услуг в транспортном комплексе. Это позволит обеспечить допуск на рынки транспортных услуг любых квалифицированных перевозчиков и технологически пригодных к эксплуатации транспортных средств.



Реализация указанных направлений нацелена на обеспечение безопасности транспортного процесса, охрану окружающей среды, формирование необходимого профессионального уровня работников транспорта, защиту прав потребителей транспортных услуг и законных интересов предпринимателей.

Приоритетные направления деятельности КоРО РТИ усилят потенциал государственного регулирования регионального транспортного рынка через систему лицензирования и будут способствовать реализации блоков «Экономической программы Правительства Республики Коми на 2001-2005 годы».

\* \* \*

Полученные результаты открывают новые подходы и практические возможности для эффективного управления БДД.

- Предложенные методы управления безопасностью движения дают возможность осуществлять дифференцированную оценку ситуации и определять адекватные формы регулирования безаварийной эксплуатации транспорта.
- Ослабление административного воздействия нацеливает на использование методов финансово-экономического регулирования транспортной деятельности.
- Решение задачи по определению экономической эффективности программных мероприятий по повышению БДД на региональном уровне с учетом расчета ущерба от ДТП повышает обоснованность управленческих решений.
- Анализ системы лицензирования автотранспортной деятельности с позиции влияния на снижение аварийности в регионе дает возможность совершенствовать его как метод управления БДД.
- Выявление особенностей функционирования КоРО РТИ в условиях реализации социально-экономических реформ позволяет определить главные приоритеты в деятельности инспекции по регулированию регионального рынка транспортных услуг.

#### **По теме диссертации опубликованы следующие работы:**

1. Методы государственного и экономического управления безопасностью дорожного движения // Автомобильный транспорт. – 1999. – № 8 – С. 17-18. – 0,3 п.л.

2. Безопасность движения в Республике Коми // Автомобильный транспорт. – 2000. – № 4 – С. 42. – 0,15 п.л.

3. Лицензирование и безопасность транспортного процесса // Труды Сыктывкарского лесного института. – 2002. – Т. 3 – С. 187-191. – 0,3 п.л.
4. Методическое пособие по курсу повышения квалификации специалистов по организации перевозок автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации. – Сыктывкар: СЛИ, 2000. – 104 с. – 5 п.л.
5. Учебно-практическое пособие по курсу «Государственный контроль за осуществлением международных автомобильных перевозок и ответственность за нарушения порядка их выполнения». – Сыктывкар: СЛИ, 2001. – 60 с. – 4,4 п.л. (в соавторстве).
6. Учебное пособие по дисциплине «Лицензирование и сертификация на автомобильном транспорте». – Сыктывкар: СЛИ, 2001. – 54 с. – 3 п.л.