

Кирикович М. М.
УО «Брестский государственный технический
университет»
г. Брест, Республика Беларусь

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Отличительной чертой рыночной экономики является наличие механизма саморегулирования, который опирается на основные рыночные законы, которые влияют на поведение хозяйствующих субъектов. Стоит отметить, что рыночные механизмы не способны самостоятельно регулировать и принимать эффективные решения в сфере социально-экономических проблем, приемлемых для всего общества. Государству необходимо предоставить соответствующие условия для нормального развития экономики. Государственное регулирование – наиболее эффективный инструмент, обеспечивающий функционирование современной рыночной экономики. В рыночной экономике государство напрямую не управляет экономической сферой. Рынок является основным регулятором экономических отношений. Государственное регулирование играет важную роль только в тех областях, которые определяют национальную безопасность страны или где регуляторы неэффективны по разным причинам. Поэтому необходимость государственного вмешательства предопределена ходом развития экономики и общества в целом [1, с. 40].

Влияние государства на экономику осуществляется с использованием смежных методов, а также экономических рычагов. Необходимость государственного регулирования транспортной деятельности в сочетании с механизмами саморегулирования рынка вытекает из специфики отрасли как одной из важнейших инфраструктурных составляющих народного хозяйства. Транспорт обеспечивает не только движение грузов и перевозки пассажиров, но и служит катализатором промышленного роста, служит стимулятором экономического развития. Объем транспортных услуг во многом определяется состоянием экономики страны. Наряду с географическим положением и природными ресурсами инфраструктурные возможности транспортной системы определяют конкурентные преимущества страны. Благодаря транспорту структурируется рыночная экономика, формируется единое экономическое пространство. Столкнувшись с растущей конкуренцией, ни одна страна в мире, не имея сильных позиций в транспортном секторе, не может контролировать риски своей экономики. Опыт развития зарубежных стран показывает, что рыночные отношения не исключают, а наоборот предполагают создание развитой и эффективной системы многостороннего государственного регулирования транспортного комплекса [1, с. 43].

Существуют следующие основные предпосылки для вмешательства государственных органов в деятельность субъектов транспортного рынка:

- транспорт является важнейшим элементом промышленной и социальной инфраструктуры, которая находится под постоянным контролем со стороны государства;

- необходимость контроля деятельности естественных монополий на транспорте. Естественный монополист способен необоснованно завышать тарифы и отказываться от заказов, которые ему невыгодны;
- необходимость контроля и ограничения уровней транспортных тарифов;
- необходимость обеспечения защиты транспортных предприятий от недобросовестной конкуренции;
- необходимость эффективной транспортной поддержки для ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф и т. д.

Таким образом, государственное регулирование транспортной деятельности, независимо от особенностей нынешней экономической системы, является объективной необходимостью [2, с. 370].

В последние годы на разных уровнях власти наблюдается осознание необходимости постановки долгосрочных целей и задач, формирования комплексного стратегического управления. Это подразумевает реализацию государственной политики в сфере управления, в том числе транспортного. В Республике Беларусь утверждена Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года, в которой определены долгосрочные цели, задачи и направления инновационного развития различных видов транспорта. Этот документ также затрагивает основные аспекты участия государства в развитии транспортной системы страны. Основной целью Стратегии является формирование приоритетных направлений инновационного развития транспортного комплекса республики, обеспечение конкурентоспособности и безопасности транспортных услуг, повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры для полного удовлетворения потребностей экономики государства и населения.

Литература

1. Липатова, О. В. Оценка эффективности логистических систем как основа экономической безопасности / О. В. Липатова // Теоретические и прикладные аспекты экономической безопасности региона. – 2014. – С. 40–43.
2. Афанасенко, И. Экономическая логистика / И. А. Афанасенко, В. Барисова – СПб. : Питер, 2012 – 432 с.

УДК 339.138

Козловская И. А., студентка
УО «Брестский государственный технический
университет»
г. Брест, Республика Беларусь

DIGITAL-МАРКЕТИНГ КАК ИНСТРУМЕНТ ПРОДВИЖЕНИЯ ТОВАРОВ В МАЛОМ БИЗНЕСЕ

В последнее время часто можно услышать о цифровизации и о digital-технологии в маркетинге в частности. Сегодня люди пользуются большим количеством гаджетов, каждый из которых обеспечивает взаимодействие со сво-