

ноземного края, 2003. – 608 с.

2. Воспроизводство в аграрной экономике: вопросы теории, государственного регулирования и эффективности производства: монография / И.Г. Ушачев [и др.]. – М.: [б. и.], 2009. – 320 с.

3. Джилад Б. Конкурентная разведка. Как распознавать внешние риски и управлять ситуацией. – СПб.: Питер, 2010. – 320 с.

4. Козлов В.Д. Информационно-консультативное обслуживание АПК. Системная интеграция // Вестник ОрёлГАУ. – 2007. – № 6. – С. 25–26.

5. Муравьёва Н.А. Информационно-консультационное обеспечение АПК России: тенденции становления и современное состояние // Социально-экономические явления и процессы. – 2009. – № 3. – С. 70–73.

6. Нагайцев А.Ф. Информационно-консультационная служба: проблемы формирования и функционирования в сфере агропромышленного комплекса // Аграрный вестник Урала. – 2009. – №2 (56). – С. 32–33.

7. Рубин Ю.Б. Конкуренция: упорядоченное взаимодействие в профессиональном бизнесе. – 2-е изд. – М.: Маркет ДС, 2006. – 458 с.

8. Хмельницкая З.Б. Организация консалтинговых компаний в области оказания информационно-консультационных служб сельскохозяйственным товаропроизводителям в условиях присоединения России к ВТО / З.Б. Хмельницкая, С.Ю. Золотухин // Аграрный вестник Урала. – 2012. – № 2 (94). – С. 95–98.

9. Чепик О.В. Развитие информационных консультативных служб в АПК // Вестник Мичуринского государственного аграрного университета. – 2010. – № 1. – С. 146–148.

10. Экономика – это реальные дела // Орловская правда. – 27 октября 2009 года. – № 160 (25114). – С. 5.

Лыгина Нина Ивановна

*д.э.н., профессор, ректор, зав. кафедрой маркетинга и торгового дела
ФГБОУ ВПО «Орловский государственный институт экономики и торговли»
e-mail: kaf_mark@ogiet.ru*

Гончаров Антон Александрович

*преподаватель кафедры специальных и профессиональных дисциплин
ФГБОУ ВПО «Орловский государственный институт экономики и торговли»
e-mail: goncharov-anthon@yandex.ru*

УДК 656.9

С.А. Ильминская, А.С. Коломыцева

РОЛЬ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ОБЩЕСТВА

Качество жизни в городах определяется следующими ключевыми факторами: высокой транспортной доступностью, доступностью сервисов и услуг, благоприятной для человека экологической обстановкой, комфортностью жилья и высокой жилищной мобильностью, безопасностью городской среды. При этом общественный пассажирский транспорт (ОПТ) – важнейшая инфраструктурная составляющая городского хозяйства, экономическую и социальную роль которого трудно переоценить.

Ключевые слова: транспортная система, общественный транспорт, пассажирский транспорт, социально-экономическое развитие, уровень жизни.

Модернизация российской экономики, дальнейшее развитие хозяйственного комплекса региона неразрывно связано с состоянием и эффективностью функционирования системы городского транспорта. Городской пассажирский транспорт является составной частью территориальной инфраструктуры, от его слаженной работы зависит уровень качества жизни населения и в целом дальнейшее социально-экономическое развитие города. Для выполнения цели, поставленной перед транспортной инфраструктурой (полного, своевременного и качественного транспортного обслуживания населения), необходимо решение целого комплекса задач, которые связаны с дальнейшим развитием рыночных отношений и повышением эффективности деятельности транспортного комплекса [1, 2].

Обеспечивая качественную работу, пассажирский транспорт осуществляет доставку работающих к местам приложения труда и оказывает влияние на эффективное функционирование отраслей хозяйственного комплекса региона. Социальный эффект от развития системы городского пассажирского транспорта проявляется в улучшении доступности учреждений образования, медицины, культуры, торговли, что способствует полному удовлетворению спроса населения на различные виды услуг. В связи с этим экономический потенциал города и развитие системы городского пассажирского транспорта взаимообусловлены.

Состояние экономики в стране и регионе нашло свое отражение в работе предприятий транспортной инфраструктуры, следствием которого стало снижение объемов перевозок и качества транспортного обслуживания населения. Анализ статистических данных свидетельствует, что в течение последнего десятилетия объемы перевозок пассажиров всеми видами городского пассажирского транспорта, в особенности наземного общественного (автобус, троллейбус, трамвай), имели неустойчивую по годам тенденцию к снижению.

Объемы перевозок пассажиров всеми видами пассажирского транспорта снизились с 44854 млн. человек в 2000 г. до 21894 млн. чел. в 2011 г. трамвайным с 7421 млн. чел. до 2004 млн. чел., троллейбусным с 8759 млн. чел. До 2152 млн. чел. Это свидетельствует о том, что более чем наполовину сократился поток пассажиров в целом, на 73% сократилась перевозка пассажиров трамваями и на 75,4% троллейбусами. Во-первых, это связано с ростом уровня автомобилизации: в условиях экономического роста и доступности кредитных ресурсов увеличился отток пассажиров с общественного транспорта на индивидуальный легковой. Во-вторых – с низким уровнем доходов населения. Кроме того, доля доходов местных бюджетов продолжает снижаться, а значит, не хватает средств для поддержания транспортного хозяйства. И, в-третьих, в числе бед городского ОПТ наиболее серьезными, больше всего затрагивающими интересы пассажиров являются сокращение числа транспортных средств и их быстрое устаревание. Сейчас перевозками пассажиров занимаются около 14 тыс. предприятий и около 62 тысяч индивидуальных предпринимателей [8]. Только на крупных предприятиях транспорта общего пользования эксплуатируется более 72 тыс. автобусов,

9,5 тыс. трамвайных вагонов, 11,2 тыс. троллейбусов. Но характерной чертой этого парка является высокая степень износа: около 40 % автобусов подлежат списанию. Трамваев, имеющих срок службы свыше 15 лет, – более 74%, троллейбусов, имеющих срок службы свыше 10 лет, – более 60% [5].

Таблица 1 – Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования, (млн. чел.) *

Показатель	2000 г.	2005 г.	2009г.	2010г.	2011 г.	Темп изменения, %
Транспорт – всего	44854	30128	22852	22045	21894	48,81
в том числе по видам:						
железнодорожный	1419	1339	1137	947	993	69,98
автобусный	23001	16374	13704	13434	13305	57,85
таксомоторный	16	6	7	8	8	50,00
трамвайный	7421	4123	2217	2079	2004	27,00
троллейбусный	8759	4653	2414	2206	2152	24,57
метрополитены	4186	3574	3307	3294	3351	80,05
морской	1,1	1,3	1,5	1,5	1,3	118,18
внутренний водный	28	21	17	16	14	50,00
воздушный	23	37	47	59	66	286,96

* Составлено автором по данным официального сайта Федеральной службы государственной статистики (режим доступа: <http://www.gks.ru>).

Пассажирский городской транспорт – это самый проблемный транспорт в России и всех ее регионах, в частности, это связано также с тем, что нет государственного контроля. Автомобильные дороги регионального и местного значения, находящиеся в собственности субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, являются важнейшими составляющими единой дорожной сети страны. Но существует острая проблема: общественному транспорту России вот уже 20 лет не удается нормализовать процесс обновления парка. Эта проблема для пассажирских автотранспортных предприятий с каждым годом становится все более острой. Решить проблему только за счет бюджетов субъектов Российской Федерации, а также муниципальных образований, также невозможно.

В принятой (2005 г.) Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года отмечается, что экономическим содержанием реформы городского пассажирского транспорта является повышение экономической эффективности операторов, создание равных условий для операторов различных форм собственности и развитие конкуренции, переход от покрытия убытков операторов к рыночным отношениям между заказчиком перевозок и оператором [6].

Реформа осуществляется на основе следующих принципов:

- муниципальной ответственности и полномочий (орган местного самоуправления несет полную ответственность за организацию транспортного обслуживания, но при этом является собственником соответствующей инфра-

структуры и маршрутной сети, а также имеет все необходимые закрепленные федеральным законодательством полномочия);

- свободы выбора региональным или местным органом управления модели реформирования;
- постепенного выравнивания уровней транспортной обеспеченности городов на основе единых социальных стандартов;
- предоставления государственной поддержки развития городского пассажирского транспорта городам, где успешно осуществляются институциональные преобразования, в том числе приватизация муниципального транспорта (принцип «государственная поддержка в обмен на реформы»);
- развития конкурентности при свободе выбора конкурентной модели;
- разделения управления системой городского пассажирского транспорта и непосредственного выполнения перевозок.

Реформа городского пассажирского транспорта подкрепляется совершенствованием системы социальных мандатов, отказом от льгот, не подкрепленных финансированием, реализацией механизмов гарантированного финансирования сохраняемых льгот.

В крупнейших городах, где перегрузка улично-дорожной сети личными автомобилями создает серьезные препятствия для работы общественного транспорта, реформа городского пассажирского транспорта должна сопровождаться применением административно-правовых и экономических механизмов, разумно ограничивающих использование личных автомобилей при наличии альтернативных качественных услуг общественного транспорта, а также архитектурно-планировочных решений для повышения пропускной способности улично-дорожной сети и, при необходимости, создающих приоритетные условия для общественного транспорта, в том числе скоростного внеуличного.

По мере роста жизненного уровня населения меры по реформированию городского пассажирского транспорта должны сопровождаться развитием услуг такси и других услуг повышенной комфортности.

Утвержденная в 2008 году Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года уделяет относительно мало внимания развитию городского транспорта и городской транспортной инфраструктуры, оставляя решение этой проблемы на усмотрение органов государственной власти субъектов РФ и городских муниципалитетов [6]. В результате, к настоящему времени субъекты Российской Федерации решают вопросы регулирования развития транспорта общего пользования, включая законодательные аспекты, практически самостоятельно. В органах государственной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления, как правило, не хватает специалистов, разбирающихся в вопросах транспорта.

Тарифы на городском транспорте за последние несколько лет выросли более чем в два раза. В значительной мере это связано с ростом расходов, плохим техническим состоянием транспортных средств, низким уровнем квалификации части водителей. Владелец маршрутных такси часто нарушает трудовое законодательство, удлиняет рабочий день персонала и, пользуясь несовер-

шенной практикой налогообложения, ставят в качестве главной задачи извлечение максимальной прибыли, скрывают часть доходов.

Маршрутная сеть городского транспорта не всегда соответствует пассажиропотокам, поэтому одни маршруты переполнены, а на других (особенно в межпиковое время) курсируют полупустые транспортные средства. На ряде направлений велика доля поездок, требующих пересадок. Большие трудности в организации современного обслуживания связаны с узкими улицами, устаревшей планировкой городов. Такое положение на транспорте способствует высокому уровню транспортной дискриминации, т.е., когда из-за недостаточного развития транспортной системы людям недоступны услуги социально-гарантированного минимума: образование, здравоохранение, соцобеспечение, бытовое обслуживание. Рассматривая опыт зарубежных государств, можно отметить, что, например, мобильность в США защищена на уровне конституционных стандартов, в отличие от Российской Федерации. Мобильность населения России почти в 2,5 раза ниже, чем в передовых странах как из-за недостаточного уровня доходов, так и из-за нехватки современных транспортных коммуникаций, низких скоростей, несовершенства общественного транспорта. Низкая территориальная подвижность, в свою очередь, замедляет темпы роста благосостояния и качества жизни российских граждан, поскольку мешает созданию общегосударственного и региональных рынков труда, социальной и профессиональной мобильности, решению жилищной проблемы в крупных городских агломерациях и т.д.

Основной причиной убыточности крупных и средних предприятий транспорта общего пользования является недостаточное финансирование со стороны бюджетов всех уровней расходов перевозчиков, связанных с выполнением перевозок пассажиров по регулируемым тарифам и перевозок льготных категорий пассажиров. Учитывая остроту проблемы, во многих регионах приняты и действуют региональные программы обновления транспортных средств государственных и муниципальных предприятий, однако их результаты, в силу ограниченности финансовых возможностей российских субъектов, явно недостаточны. Правительство Российской Федерации устранилось от решения этой проблемы [8].

Таким образом, главная причина такого положение дел в пассажирской отрасли – по-прежнему острейший дефицит финансовых ресурсов для приобретения новых транспортных средств, создания современной инфраструктуры. Не секрет, что многие страны также сталкиваются с дефицитом бюджетных средств, однако практически во всех экономически развитых странах из федеральных бюджетов выделяют до 80% средств, необходимых для приобретения транспортных средств и реконструкции инфраструктуры.

Городской общественный пассажирский транспорт – один из важнейших элементов социально-экономической инфраструктуры страны. Можно отметить, что в большинстве наших городов за последние десять лет осуществлен переход от административной системы управления общественным транспортом к регулируемому рынку. Однако здесь обнаружился ряд проблем (рис. 1).

ПРОБЛЕМЫ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА
Рост числа перевозчиков
Сокращение средней вместимости
Рост загрузки улично-дорожной сети
Повышение аварийности общественного транспорта
Недоступность коммерческого транспорта для социально незащищенных и маломобильных групп населения
Неравные конкурентные условия для пассажирского транспорта

Рисунок 1 – Проблемы городского пассажирского транспорта

Устойчивое и эффективное функционирование транспорта – одна из необходимых предпосылок улучшения условий жизни населения. Реформирование системы общественного пассажирского транспорта, предпринятое в первые годы рыночных реформ в России, было практически сведено к его передаче в ведение местных администраций, не имеющих ни финансовых, ни административных возможностей не только развивать, но и поддерживать перевозки на приемлемом уровне.

Предприятия пассажирского транспорта находятся в состоянии постоянного финансового кризиса, который проявляется в быстром многократном росте издержек на приобретение топлива, техническое содержание и обновление подвижного состава. Вследствие этого деятельность большинства пассажирских предприятий субсидируется за счет средств местных бюджетов, однако существующий уровень субсидий крайне мал.

Встает вопрос, каким путем должна развиваться транспортная инфраструктура в наших городах в ближайшие годы и какое место занимает доступность в социально-экономической жизни нашего общества.

В мировой практике имеется опыт решения транспортных проблем крупнейших городов. Так, на сегодняшний день население Сеула составляет около 10 млн. человек, а транспортная система города представляет собой одну из самых совершенных и дешевых в мире. Добиться такого результата удалось во многом благодаря развитию общественного транспорта. Одна из основных идей этого направления развития города заключалась в предоставлении преимущества для движения автобусов и соединения их с системой метро. Если 10 лет назад автобусами в Сеуле пользовались только 15% горожан, то теперь – около 60% [4].

Не случайно первая поездка нового мэра Москвы была совершена именно в Сеул. А в сентябре 2011 г. в Москве прошел I Евразийский конгресс, посвященный проблемам общественного транспорта. На международном уровне было принято решение, что его дальнейшее развитие должно проходить под лозунгом «Удвоение рыночной доли общественного транспорта в мире к 2025 г.». Крупнейшие города развитых стран мира осознали преимущества общественного транспорта и разрабатывают стратегии повышения его доли в перевозке пассажиров (таблица 2) [3].

Таблица 2 – Концепции развития систем общественного транспорта в городах мира

Город, страна	Доля общественного транспорта, %		Мероприятия
	2010 г.	2020 г.	
Женева (Швейцария)	н.д.	в 2 раза	Рост пассажирских перевозок трамваем дальнейшее развития пригородной железнодорожной сети
Вена (Австрия)	35	40	Интеграция системы общественного транспорта в планы и проекты городского развития
Сингапур	63	70	Централизация планирования автобусного движения и развитие системы скоростных автобусных маршрутов
Перт (Австрия)	6	12	Увеличение доли общественного транспорта в передвижении людей в центральном деловом районе города в утренние часы пик с 35 до 65%
Тегеран (Иран)	н.д.	в 2 раза	Протяжённость сети рельсового транспорта возрастёт со 180 км до 430 км
Торонто (Канада)	16	26	Строительство 1200 км линий скоростного сообщения
Пекин (Китай)	26	45	С 2009 по 2015 год планируется вводить в эксплуатацию по одной новой линии метро ежегодно, общая длина линий метрополитена достигнет 560 км
Лондон (Великобритания)	37	41	Увеличение транспортного потенциала существующих линий метро и автобусных маршрутов, строительство новой железнодорожной линии Crossrail
Москва (Россия)	73	79	Строительство к 2015 г. 87,9 км метрополитена, открытие линий скоростного трамвая, выделение полос для общественного транспорта, строительство 474 км дорог, 6 автовокзалов, 32 транспортно-пересадочных узла и т.д.

Опираясь на передовой опыт, в Москве разработана государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 гг., в которой ставится цель – обеспечение комфортных условий жизнедеятельности населения путем развития устойчиво функционирующей, экономически эффективной, привлекательной и доступной для всех слоев населения системы городского пассажирского транспорта города.

Сформировавшийся рынок городских пассажирских перевозок в Орловском регионе обладает своей особенностью. На рынке транспортных услуг при выполнении муниципального заказа города взаимодействуют перевозчики различных форм собственности: муниципальной и частной с различными экономическими механизмами хозяйствования. Это определило ситуацию на рынке: произошли изменения в составе, количестве подвижного состава и объемах транспортной работы по видам перевозчиков (таблица 3). При этом доля перевозок пассажиров в городе электротранспортом неуклонно сокращается, по итогам 2011 года она составила 35,9%.

Таблица 3 – Основные показатели транспорта Орловской области

Показатель	2000 г.	2005 г.	2010 г.	2011 г.
Перевезено пассажиров транспортом общего пользования – всего млн. чел.	408,8	172,4	123,9	102,2
из него				
железнодорожным	5,2	3,8	1,6	1,8
автобусным	180,6	79,7	75,8	63,7
электротранспортом	223	88,9	46,5	36,7
-уд. вес, %	54,55	51,57	37,53	35,9

Организацией транспортного обслуживания населения на маршрутной сети города в соответствии с федеральным законодательством о муниципальных образованиях занимаются органы местного самоуправления. Комитет транспорта и связи г. Орла создает условия, регулирует объем муниципального заказа, формирует исполнителей транспортного процесса на рынке городских пассажирских перевозок.

Большое значение для улучшения качества транспортного обслуживания пассажиров имеет наличие конкурентной среды, в том числе проводимый конкурсный отбор исполнителей муниципального заказа. Доступ к перевозке пассажиров осуществляется на основе открытых конкурсных процедур, проводимых структурным подразделением Администрации города Орла. В дальнейшем орган местного самоуправления выступает в качестве заказчика транспортных услуг по перевозке пассажиров по маршрутной схеме город в соответствии с разработанными маршрутами по установленному расписанию движения.

Взаимоотношения исполнителей транспортного процесса и заказчиком в лице Администрации города основываются на контракте, который определяет организационную и экономическую сторону их дальнейшего сотрудничества на рынке пассажирских перевозок. Муниципальный заказ на оказание транспортных услуг распространяется на единую маршрутную сеть города, с распределением объема работ между участниками выполнения перевозочного процесса.

Основной задачей при распределении муниципального заказа является сопоставление возможностей перевозчика с объемом планового задания выдаваемого заказчиком.

Решение задач, стоящих перед городским пассажирским транспортом, не согласуется с действующим экономическим механизмом стимулирования предприятий в повышении качества транспортного обслуживания пассажиров [7]. Политика дотационных средств, выделяемых из бюджета на покрытие убытков от текущей деятельности муниципальных предприятий при выполнении плановых заданий, не заинтересовывает предприятия к снижению издержек. Это обстоятельство делает актуальным решение вопросов учета маршрутной сложности при распределении муниципального заказа.

Список литературы:

1. Балабаева И. Актуальные вопросы развития автотранспортной отрасли // Автомобильный транспорт. – 2011. – № 5. – С. 12–20.

2. Кузьмина А. Об основных итогах развития транспортного комплекса в 2010 году и задачах на перспективу // Автомобильный транспорт. – 2011. – № 5. – С. 6–10.
3. Общественный транспорт – локомотив экономики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.uitp.org/advocacy/pdf/factsheets_ru.pdf.
4. Сергиенко Н.В. Приоритеты и бюджетные механизмы управления общественным сектором экономики // Финансы и кредит. – 2011. – №6. – С. 33–40.
5. Серова В.А. Проблемы пассажирского городского транспорта и качество жизни [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://elibrary.ru/defaultx.asp>.
6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008.
7. Улицкая Н.М. Методические основы выбора механизмов хозяйственного использования объектов имущественного комплекса маршрутов городского общественного транспорта // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). – 2009. – № 3. – С. 71–79.
8. Шишкарёв С.Н. Рекомендации парламентских слушаний Комитета по транспорту «О проблемах и перспективах развития транспортного обслуживания населения в субъектах Российской Федерации», 23 июня 2009 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://dumatransport.ru/uploads/rec_230609.doc.

Ильминская Светлана Александровна

к.э.н., доцент кафедры экономики предприятий

ФГБОУ ВПО «Орловский государственный институт экономики и торговли»

e-mail: ilminskaya_svetl@mail.ru

Коломыцева Анастасия Сергеевна

магистрант 3 курса

ФГБОУ ВПО «Орловский государственный институт экономики и торговли»

e-mail: ilminskaya_svetl@mail.ru

УДК 338.435

Е.Ю. Карпычева

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ КРУГООБОРОТА ОБОРОТНЫХ СРЕДСТВ НА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

Финансово-экономическая стабильность предприятий АПК во многом зависит от такого показателя, как оборотные средства. При рассмотрении кругооборота оборотных средств на сельскохозяйственных предприятиях следует учитывать такие составляющие, как внешние и внутренние факторы, цели и задачи, состав и структуру, модели и критерии при управлении оборотными средствами и многие другие. В данной статье проведен факторный анализ кругооборота оборотных средств и предложены пути повышения эффективности при их использовании.

Ключевые слова: оборотные средства, кругооборот оборотных средств, эффективность, состав, структура, управление, сельскохозяйственное предприятие.