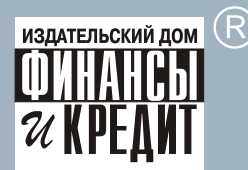


НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ И
ИНФОРМАЦИОННО-
АНАЛИТИЧЕСКИЙ СБОРНИК

ISSN 2073-4484



ФИНАНСОВАЯ[®] АНАЛИТИКА

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

- Повышение эффективности работы городского пассажирского транспорта
- Качество управления финансами в муниципальных образованиях
- Специфика валютно-финансовой интеграции стран СНГ
- Анализ формирования налоговых доходов от предприятий малого бизнеса
- Состояние и перспективы развития судостроения

12 (198) март 2014

<http://www.fin-izdat.ru> e-mail: post@fin-izdat.ru

ФИНАНСОВАЯ[®] АНАЛИТИКА

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Научно-практический
и информационно-аналитический сборник
Периодичность – 4 раза в месяц

12 (198) – 2014 март

Подписка во всех отделениях связи:

- индекс 80628 – каталог агентства «Роспечать»
- индекс 44368 – каталог УФПС РФ «Пресса России»
- индекс 34158 – каталог российской прессы «Почта России»

Доступ и подписка на электронную версию журнала
www.elibrary.ru, www.dilib.ru

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации ПИ № ФС 77-29584.

Учредитель:

ООО «Информационный центр «Финансы и Кредит»

Издатель:

ООО «Финанспресс»

Главный редактор:

Ю.А. Кузнецов, доктор физико-математических наук, профессор

Зам. главного редактора:

С.Н. Голда, В.И. Попов

Редакционный совет:

С.А. Васин, доктор технических наук, профессор

А.В. Гукова, доктор экономических наук, профессор

Д.А. Ендовицкий, доктор экономических наук, профессор

Л.С. Кабир, доктор экономических наук, профессор

Ю.И. Коробов, доктор экономических наук, профессор

М.А. Котляров, доктор экономических наук, профессор

А.С. Макаров, доктор экономических наук, доцент

Т.Ю. Морозова, кандидат экономических наук, доцент

Т.Н. Новожилова, кандидат экономических наук, доцент

А.Г. Перевозчиков, доктор физико-математических наук, профессор

С.В. Ратнер, доктор экономических наук, профессор

В.А. Цветков, член-корреспондент РАН, доктор экономических наук, профессор

Верстка: М.С. Гранильщикова

Корректор: А.М. Лейбович

Редакция журнала:

111401, Москва, а/я 10

Тел.: +7 (495) 989-96-10

Адрес в Internet: <http://www.fin-izdat.ru>

E-mail: post@fin-izdat.ru

© ООО «Информационный центр «Финансы и Кредит»

© ООО «Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ»

Подписано в печать 03.03.2014. Формат 60х90 1/8.

Цена договорная. Объем 8,25 п.л. Тираж 2 130 экз.

Отпечатано в ООО «КТК», г. Красноармейск Московской обл.

Тел.: +7 (496) 588-08-66

Журнал рекомендован ВАК Минобрнауки России для публикации работ, отражающих основное научное содержание кандидатских и докторских диссертаций

Сборник реферируется в ВИНТИ РАН. Сборник включен в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ).

Статьи рецензируются.

Перепечатка материалов и использование их в любой форме, в том числе и в электронных СМИ, возможны только с письменного разрешения редакции.

СОДЕРЖАНИЕ

МУНИЦИПАЛЬНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ФИНАНСЫ

Давыдова Л.В., Ильминская С.А. Проблемы и перспективы развития городского пассажирского транспорта..... 2

Глотова И.И., Томилина Е.П. Качество управления финансами: региональный аспект..... 12

МИРОВАЯ ВАЛЮТНАЯ СИСТЕМА

Линкевич Е.Ф. Формирование валютной зоны на территории СНГ: проблемы и перспективы..... 22

МАТЕМАТИЧЕСКОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ

Попова Г.Л. Малый бизнес и налоговые доходы Тамбовской области: анализ, оценка и прогноз..... 28

ВОПРОСЫ ЭКОНОМИКИ

Волкова О.В. Развитие морского судостроения в России..... 37

СОЦИАЛЬНЫЕ ФИНАНСЫ

Коокуева В.В. Проблемы бедности и дифференциации населения по уровню доходов в России 45

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

Состояние социальной сферы в Российской Федерации в 2013 г. 51

Точка зрения редакции не всегда совпадает с точкой зрения авторов публикуемых статей.

FINANCIAL ANALYTICS

SCIENCE AND EXPERIENCE

Information and analytical journal
4 issues per month

12 (198), March, 2014

Subscription available:

Paper-print versions at all Russian Post offices:

– index 80628 — catalog of agency «Rospechat»

– index 44368 — catalog UFPS RF «Pressa Rossii»

– index 34158 — catalog of Russian press «Pochta Rossii»

Access and subscription to electronic version

www.elibrary.ru

Registration certificate ПИ № ФС 77-29584
by the Ministry of Press, Broadcasting
and Mass Communications of the Russian Federation.

Founded by:

Information center Finance and Credit, Ltd.

Published by:

Financepress, Ltd.

Editor-in-chief:

Iurii A. Kuznetsov

Deputy editors:

Sergei N. Golda, Victor I. Popov

Editorial council:

S. A. Vasin, Doctor of Technical Sciences, Professor

A. V. Gukova, Doctor of Economics, Professor

D. A. Endovitskii, Doctor of Economics, Professor

L. S. Kabir, Doctor of Economics, Professor

Iu. I. Korobov, Doctor of Economics, Professor

M. A. Kotliarov, Doctor of Economics, Professor

A. S. Makarov, Doctor of Economics, Professor

T. Iu. Morozova, PhD of Economics, Associate Professor

T. N. Novozhilova, PhD of Economics, Associate Professor

A. G. Perevozchikov, Doctor of Physics and Mathematics, Professor

S. V. Ratner, Doctor of Economics, Professor

V. A. Tsvetkov, Doctor of Economics, Professor,

Corresponding Member of RAS

Design: Marina S. Granil'shchikova

Corrector: Alla M. Leibovich

Editorial office:

Mail address 111401, P.O. Box 10, Moscow, Russia

Telephone +7 (495) 989-9610

E-mail post@fin-izdat.ru

Website www.fin-izdat.ru

© Information center Finance and Credit, Ltd.

© Financepress, Ltd.

Signed to print 03.03.2014. Format 60x90 1/8.

Circulation 2 130. Volume 8,25 printer's sheets.

Printed by KTK, Ltd., Krasnoarmeisk, Moscow region.

Telephone +7 (496) 588-0866

The journal is recommended by VAK of the Ministry of Education
and Science of the Russian Federation to publish scientific works
encompassing the basic matters of the MPhil and DPhil theses.

The journal is reviewed by the VINITI Russian Academy of Science.

The journal is included in the Russian Science Citation Index database.

All articles reviewed.

This publication may not be reproduced in any form without permission.

CONTENTS

MUNICIPAL AND REGIONAL FINANCE

Davydova L.V., Il'minskaia S.A. Problems and prospects
of development of city passenger transport 2

Glotova I.I., Tomilina E.P. Quality of management of finance:
regional aspect 12

WORLD CURRENCY SYSTEM

Linkevich E.F. Formation of the currency zone in the CIS:
problems and prospects 22

MATHEMATICAL MODELING

Popova G.L. Small business and tax revenues in the Tambov
region: analysis, evaluation and forecast 28

ISSUES OF ECONOMY

Volkova O.V. Development of marine shipbuilding
in Russia 37

SOCIAL FINANCE

Kookueva V.V. Problems of poverty and population
differentiation on income in Russia 45

ANALYTICAL REVIEW

The state of the social sphere in the Russian Federation
in 2013 51

Not responsible for the authors' personal views in the published articles.
All rights reserved. Printed in Russia.

Муниципальные и региональные финансы

УДК 656.1/5+656.2:338.012

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Л.В. ДАВИДОВА,

доктор экономических наук, профессор кафедры финансов, денежного обращения, кредита и банков

E-mail: 1946@orel.ru

Государственный университет – учебно-научно-производственный комплекс, г. Орел

С.А. ИЛЬМИНСКАЯ,

кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и финансов

E-mail: ilminskaya_svetl@mail.ru

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Орловский филиал

В статье проведен анализ состояния и перспектив развития городского пассажирского транспорта на примере рынка городских пассажирских перевозок в Орловской области. Определен комплекс мер, направленных на повышение эффективности работы городского пассажирского транспорта.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, экономическая эффективность, социальная эффективность.

Качество жизни в городах определяется рядом ключевых факторов, среди которых чаще всего используют продолжительность жизни, уровень доходов населения, экономического развития, обеспеченность и доступность предоставляемых услуг учреждениями социальной сферы, уровень преступности, комфортность и безопасность жилищных условий, развитость инфраструктуры. При составлении рейтингов качества жизни в регионах России используется ряд показателей, фиксирующих фактическое состояние тех или иных аспектов

условий жизни, а также оценок удовлетворенности населения в различных социальных сферах. Немаловажную роль при достижении определенной позиции в рейтинге занимают инфраструктурные составляющие, где выделяют и транспортную инфраструктуру.

Общественный пассажирский транспорт – важнейшая инфраструктурная составляющая городского хозяйства, экономическую и социальную роль которого трудно переоценить. Модернизация российской экономики, дальнейшее развитие хозяйственного комплекса региона неразрывно связаны 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 муниципального образования. Состояние и уровень развития городского пассажирского транспорта в определенной степени определяют

возможности развития регионов и муниципальных образований.

Для выполнения цели, поставленной перед транспортной инфраструктурой, – полного, своевременного и качественного транспортного обслуживания населения необходимо решение целого комплекса задач, которое связано с дальнейшим развитием рыночных отношений и повышением эффективности деятельности транспортного комплекса [1, 2].

Обеспечивая качественную работу, пассажирский транспорт осуществляет доставку работающего населения к местам приложения труда и оказывает влияние на эффективное функционирование экономики региона. Социальный эффект от развития системы городского пассажирского транспорта проявляется в повышении доступности учреждений образования, здравоохранения и спорта, культуры и отдыха, 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 этого стало снижение объемов перевозок и качества транспортного обслуживания населения. Статистические данные свидетельствуют, что объемы перевозок пассажиров всеми видами городского пассажирского транспорта, в особенности наземного (автобус, троллейбус, трамвай) за период 2000–2011 гг., имели устойчивую по годам тенденцию к снижению (табл. 1).

Объемы перевозок пассажиров всеми видами пассажирского транспорта снизились с 44 854 млн чел. в 2000 г. до 21 894 млн чел. в 2011 г., трамваями – с 7 421 млн чел. до 2 004 млн чел., троллейбусами – с

8 759 до 2 152 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.

Сокращение объема перевозок пассажиров обусловлено несколькими причинами. 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, следовательно, не хватает средств для поддержания транспортного хозяйства. В-третьих, в числе бед городского общественного пассажирского транспорта наиболее серьезными, больше всего затрагивающими интересы пассажиров, являются сокращение числа транспортных средств и их быстрое устаревание. В настоящее время перевозками пассажиров занимаются около 14 тыс. предприятий и около 62 тыс. индивидуальных предпринимателей [6].

В настоящее время предприятия городского пассажирского транспорта, особенно в регионах-реципиентах, находятся в трудной экономической ситуации. Сложность финансово-экономического положения проявилась в отрицательной динамике убыточных транспортных организаций и физического состояния подвижного состава (табл. 2).

Характерной чертой транспортного парка является высокая степень износа – более 57%. Трамваев, имеющих срок службы более 15 лет, – свыше 74%, троллейбусов, имеющих срок службы более 10 лет, – более 60% [5].

Пассажирский городской транспорт – самый проблемный транспорт в России в целом и регионах в частности. Это связано также с тем, что нет

Таблица 1

Перевозки пассажиров транспортом общего пользования в 2000–2011 гг., млн чел.

Вид транспорта	2000	2005	2009	2010	2011	Темп изменения, %
Железнодорожный	1 419	1 339	1 137	947	993	69,98
Автобус	23 001	16 374	13 704	13 434	13 305	57,85
Таксомотор	16	6	7	8	8	50,00
Трамвай	7 421	4 123	2 217	2 079	2 004	27,00
Троллейбус	8 759	4 653	2 414	2 206	2 152	24,57
Метрополитен	4 186	3 574	3 307	3 294	3 351	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
Всего...	44 854	30 128	22 852	22 045	21 894	48,81

Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики (<http://www.gks.ru>).

Таблица 2

Финансовый результат и степень износа основных фондов в 2005–2011 гг., %

Показатель	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Удельный вес убыточных организаций</i>							
Все виды экономической деятельности	36,4	32,5	25,5	28,3	32,0	29,9	30,0
Транспорт и связь	40,6	39,0	31,0	34,0	37,9	36,6	37,4
<i>Степень износа основных фондов</i>							
Все основные фонды	43,6	46,3	46,2	45,3	45,3	47,1	47,9
Транспорт и связь	52,3	53,7	54,2	55,1	54,8	56,4	57,2

Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики (<http://www.gks.ru>).

государственного контроля. Автомобильные дороги регионального и местного значения, находящиеся в собственности субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, являются важнейшими составляющими единой дорожной сети страны. Острая проблема общественного транспорта России вот уже в течение 20 лет – обновление парка транспортных средств. Эта проблема для пассажирских автотранспортных предприятий с каждым годом становится все более острой. Решить ее только за счет бюджетов субъектов Российской Федерации и муниципальных образований практически невозможно.

В принятой транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 г. 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 [3].

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

В городах перегрузка улично-дорожной сети личными автомобилями создает серьезные препятствия для работы общественного транспорта. Поэтому реформа городского пассажирского транспорта должна сопровождаться применением административно-правовых и экономических механизмов, рационально ограничивающих использование личного автотранспорта при наличии альтернативных качественных услуг общественного транспорта, а также архитектурно-планировочных решений для повышения пропускной способности улично-до-

рожной сети и создающих приоритетные условия для общественного транспорта.

В транспортной стратегии относительно мало уделяется внимания развитию городского транспорта и городской транспортной инфраструктуры, оставляя решение этой проблемы на усмотрение органов государственной власти субъектов РФ и городских муниципалитетов [3]. 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. Владельцы маршрутных такси часто нарушают трудовое законодательство, удлиняют рабочий день персонала и, пользуясь несовершенной 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 поездов, 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 люди испытывают дополнительные трудности при получении услуг в сфере обра-

зования, здравоохранения, социальной помощи. Рассматривая опыт зарубежных государств, можно отметить, что, например, мобильность в США защищена на уровне конституционных стандартов.

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, 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 [6, с. 16].

Расходы государства на транспортную систему составляет чуть более 2,5% от совокупной величины расходов консолидированного бюджета (табл. 3).

Таким образом, основная причина трудностей предприятий транспорта общего пользования – дефицит финансовых ресурсов для приобретения новых транспортных средств, создания современной инфраструктуры. Не секрет, что многие стра-

ны 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.

Можно отметить, что в большинстве наших городов за последние десять лет осуществлен переход от административной системы управления общественным транспортом к регулируемому рынку. Этот переход выявил ряд проблем:

- рост числа перевозчиков;
- сокращение средней вместимости транспортных средств;
- рост загрузки улично-дорожной сети, и как следствие повышение аварийности общественного транспорта;
- недоступность коммерческого транспорта для социально незащищенной части населения и его низкая мобильность;
- неравные конкурентные условия для пассажирского транспорта.

Устойчивое и эффективное функционирование городского пассажирского транспорта, с одной стороны, является одним из важнейших элементов социально-экономической инфраструктуры, а с другой – одним из условий улучшения качества 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 энергии, топлива,

Таблица 3

Расходы консолидированного бюджета РФ на развитие транспорта в 2008–2012 гг., млрд руб.

Показатель	2008	2009	2010	2011	2012
Расходы консолидированного бюджета РФ, всего	14 157,03	16 048,34	17 616,66	19 994,64	23 174,7
Валовой внутренний продукт	41 276,9	38 807,1	45 172,8	54 585,7	62 599,1
Расходы консолидированного бюджета РФ на транспорт	290,0	372,7	461,7	499,1	622,8
Удельный вес расходов консолидированного бюджета РФ на транспорт, %	2,05	2,32	2,62	2,50	2,69

Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики (<http://www.gks.ru>) и Федерального казначейства (<http://www.roskazna.ru>).

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 ее доступность в социально-экономической жизни нашего общества.

В мировой практике имеется опыт решения транспортных проблем крупнейших городов. Так, в настоящее время население Сеула составляет около 10 млн чел., 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, с. 36].

Поэтому 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 (табл. 4).

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

Развитие рынка пассажирских транспортных услуг, появление перевозчиков разных организа-

Таблица 4

Концепции развития систем общественного транспорта в городах мира

Город (страна)	Доля общественного транспорта в пассажирских перевозках, %		Мероприятия
	2010 г.	2020 г.	
Вена (Австрия)	35	40	Интеграция системы общественного транспорта в планы и проекты городского развития
Перг (Австрия)	6	12	Увеличение доли общественного транспорта в передвижении людей в центральном деловом районе города в утренние часы пик с 35 до 65%
Торонто (Канада)	16	26	Строительство 1 200 км линий скоростного сообщения
Пекин (Китай)	26	45	С 2009 по 2015 г. 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
Сингапур	63	70	Централизация планирования автобусного движения и развитие системы скоростных автобусных маршрутов. Сокращение времени поездок: к 2020 г. планируется, что 85% всех поездок будут занимать не более одного часа
Дубай (ОАЭ)	6	30	Строительство четырех линий метрополитена (318 км), семи трамвайных линий (270 км), открытие 90 новых автобусных маршрутов (2 500 км) и пяти новых водных маршрутов (210 км) на общую сумму капиталовложений в 10 млрд долл.
Москва (Россия)	73	79	Строительство к 2015 г. 87,9 км линий метрополитена, открытие линий скоростного трамвая, выделение полос для общественного транспорта, строительство 474 км дорог, 6 автовокзалов, 32 транспортно-пересадочных узлов и т.д.

ционно-правовых форм собственности приводят к росту конкуренции. Сформировавшиеся подходы при реализации муниципального заказа на оказание транспортных услуг населению не создают мотивации к сокращению эксплуатационных расходов и не стимулируют роста эффективности использования бюджетных средств.

В связи с этим актуальной задачей современного этапа развития регионов выступает разработка механизмов увеличения доходов и сокращения расходов муниципальных унитарных предприятий, работающих в системе городского общественного транспорта. В форме унитарных предприятий могут быть созданы только государственные и муниципальные предприятия. Имущество унитарного предприятия принадлежит на праве собственности Российской Федерации, субъекту Российской Федерации или муниципальному образованию.

Унитарное предприятие – это коммерческая организация, не наделенная правом собственности на закрепленное за ней собственником имущество. Имущество унитарного предприятия может принадлежать ему:

- на праве хозяйственного ведения (муниципальное предприятие);
- на праве оперативного управления (казенное предприятие).

Движимым и недвижимым имуществом предприятие распоряжается только в пределах, не лишая его возможности осуществлять деятельность, цели, предмет и виды которой определены уставом такого предприятия. Казенное предприятие вправе отчуждать или иным способом распоряжаться принадлежащим ему имуществом только с согласия соответствующего уполномоченного органа.

Порядок образования доходов и расходов муниципальных унитарных предприятий аналогичен особенностям их формирования для коммерческих организаций. Но при определении эффективности работы муниципального унитарного предприятия возникают сложности, которые заложены в его статусе. С одной стороны, предприятие относится к коммерческим организациям, основной целью которых является извлечение прибыли, с другой стороны, оно создано в целях удовлетворения общественных потребностей в транспортных пассажирских перевозках в пределах муниципального образования. Соответственно понятие эффективности применительно к муниципальным унитарным предприятиям отличается от классического пони-

мания. Поэтому применительно к муниципальной собственности целесообразно использовать два критерия эффективности: экономическую эффективность и социальную эффективность. Сложность заключается в определении социального эффекта и возможности реализации на практике экономического эффекта в полной мере. Тем более что муниципальные учреждения могут и оказывают населению платные услуги сверх муниципального задания, сокращая тем самым потребность в бюджетном финансировании, а муниципальные предприятия в свою очередь не могут абстрагироваться от решения социальных вопросов. Важно лишь и в том, и в другом случаях соблюдать баланс коммерческих и социальных интересов, установление которого является одновременно и наукой, и искусством муниципального управления.

В ряде случаев выбор между упомянутыми критериями бывает далеко не очевиден. По мнению авторов, основным критерием оценки работы муниципального унитарного предприятия должен быть только экономический результат его деятельности. Решение социальных общественных задач не является целью деятельности предприятия. Это прерогатива муниципальной власти. Если она считает, что то или иное унитарное муниципальное предприятие должно участвовать в решении социальных задач, требующих расходов, оно должно выдать предприятию муниципальный заказ на сумму, компенсирующую его расходы на выполнение социальных функций. С учетом суммы по муниципальному заказу предприятие обязано быть рентабельным и получать прибыль.

Сформировавшийся рынок городских пассажирских перевозок в Орловской области обладает своей особенностью. 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 транспортных услуг на рынке городских пассажирских перевозок. 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 под-

вижного состава и объемах транспортной работы по видам перевозчиков (табл. 5). При этом доля перевозок пассажиров в городе электротранспортом неуклонно сокращается, по итогам 2011 г. она составила 35,91%.

Муниципальное унитарное предприятие (МУП) «Трамвайно-троллейбусное предприятие» осуществляет пассажирские перевозки в г. Орле. За 2012 г. предприятие выполнило все основные технико-экономические показатели: выпуск на линию трамваев и троллейбусов составил 100%, коэффициент их использования – 0,8, натуральный пробег – 101,6%, регулярность движения трамваев – 93,0% при плане 85,0%, троллейбусов – 93,2% при плане 90,0%.

Анализ финансовой отчетности показал, что МУП «Трамвайно-троллейбусное предприятие» имеет убыток от осуществления пассажирских перевозок (табл. 6).

Результат по дополнительным доходам положительный, причем он вырос в последнем отчетном году (2012 г.) на 7,47% и составил 13 603 тыс. руб. Только благодаря положительному результату по дополнительным операциям предприятие получило прибыль от продаж в сумме 5 933 тыс. руб.

Ежегодно предприятие осуществляет перевозку льготных категорий пассажиров. На частичную компенсацию выпадающих доходов выделяются бюджетные средства (табл. 7). Однако бюджетные ассигнования поступают не в полном объеме, более 13% бюджетных обязательств остались неисполненными.

В настоящее время работа городского пассажирского транспорта в г. Орле, как и в большинстве других регионов РФ, характеризуется рядом устойчивых негативных тенденций:

- сокращение провозных возможностей городского пассажирского транспорта;
- физическое и моральное старение подвижного состава;
- дублирование маршрутов муниципального транспорта маршрутными такси;
- уменьшение эксплуатационной скорости и снижение коэффициента использования парка подвижного состава;
- снижение эффективности работы муниципальных предприятий;
- повышение бюджетных расходов на обеспечение работы системы городского пассажирского транспорта.

Таблица 5

Основные показатели перевозки пассажиров транспортом в Орловской области в 2000–2011 гг.

Показатель	2000		2005		2010		2011	
	Млн чел.	%	Млн чел.	%	Млн чел.	%	Млн чел.	%
Перевезено пассажиров транспортом общего пользования, всего	408,8	100	172,4	100	123,9	100	102,2	100
В том числе:								
– железнодорожным	5,2	1,27	3,8	2,2	1,6	1,29	1,8	1,76
– автобусами	180,6	44,18	79,7	46,23	75,8	61,18	63,7	62,33
– электротранспортом	223	54,55	88,9	51,57	46,5	37,53	36,7	35,91

Таблица 6

Финансовый результат обычных видов деятельности МУП «Трамвайно-троллейбусное предприятие» в 2011–2012 гг., тыс. руб.

Показатель	2011	2012	Темп роста, %
Доходы от пассажирских перевозок	229 739	241 668	105,19
Бюджетное финансирование	82 232	113 928	138,54
Всего доходов от пассажирских перевозок	311 971	355 596	113,98
Расходы от пассажирских перевозок	337 484	363 266	107,64
Финансовый результат от пассажирских перевозок	-25 513	-7 670	30,06
Дополнительные доходы по общему режиму налогообложения	19 598	21 174	108,04
Расходы по дополнительным доходам по общему режиму налогообложения	6 941	7 571	109,08
Результат по дополнительным доходам	12 657	13 603	107,47
Доходы, всего	331 569	376 770	113,63
Расходы, всего	344 425	370 837	107,67
Результат по обычным видам деятельности	-12 856	5 933	-

Таблица 7

Степень компенсации перевозки льготных категорий пассажиров, тыс. руб.

Источник финансирования	Подлежало возмещению из бюджета	Фактически получено из бюджета	Задолженность бюджетов	Доля компенсации, %
Местный бюджет	83 071,3	77 062,6	6 008,7	92,77
Областной и федеральный бюджеты	40 579,8	29 365,2	11 214,6	72,36
Резерв губернатора	7 500,0	7 500,0		100,00
Всего...	131 151,1	113 927,8	17 223,3	86,87

Сложное финансовое состояние муниципальных предприятий городского пассажирского транспорта связано с постоянным повышением цен на все виды потребляемых материальных ресурсов: электроэнергии, запасных частей, прочих видов материалов и как следствие ростом себестоимости транспортного процесса. Основными факторами, вызывающими рост затрат по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, являются высокий уровень износа транспортных средств, а также высокая стоимость запасных частей импортного и отечественного производства. Возмещение затрат в виде дотаций предприятиям происходит только на покрытие текущих эксплуатационных расходов, при этом не хватает средств для обновления парка подвижного состава.

В настоящее время в эксплуатации МУП «Трамвайно-троллейбусное предприятие» находятся:

- 1) 77 трамвайных пассажирских вагонов «Татра», средний срок службы которых составляет 25,5 лет при нормативном сроке службы 16 лет, из них:
 - до 10 лет – 1 ед.;
 - от 10 до 20 лет – 4 ед.;
 - свыше 20 лет – 72 ед.;
- 2) 100 пассажирских троллейбусов, средний срок службы которых составляет 19,8 лет при нормативном сроке службы 6 лет, из них:
 - до 10 лет – 15 ед.;
 - от 10 до 20 лет – 25 ед.;
 - свыше 20 лет – 60 ед.

Поддержание в работоспособном состоянии пассажирского транспорта достигается за счет проведения капитально-восстановительных ремонтов с заменой кузовов.

Постановлением администрации г. Орла от 13.11.2012 № 3808 «Об утверждении ведомственной целевой программы «Обновление муниципального городского пассажирского транспорта города Орла на 2012–2014 годы» была утверждена ведомственная целевая программа, целью которой является

создание условий для безопасного и бесперебойного функционирования городского пассажирского транспорта, обеспечение безопасной и качественной перевозки пассажиров.

Программой предусмотрено приобретение для МУП «Трамвайно-троллейбусное предприятие» шести единиц пассажирского транспорта для общественных перевозок, в том числе три низкопольных троллейбуса и три трамвая. Этого недостаточно, так как срок службы 74,6% подвижного состава составляет более 20 лет.

Одной из наиболее важных задач, связанных с решением основных проблем развития системы городского пассажирского транспорта, является разработка механизма возмещения затрат, ориентированного на покрытие не только текущих эксплуатационных расходов, но и на обеспечение инвестиций в обновление подвижного состава и укрепление всей материально-технической базы предприятий.

Действующий в настоящее время механизм возмещения убытков муниципальным предприятиям не стимулирует повышения качества транспортного обслуживания населения, сокращения эксплуатационных затрат при транспортном обслуживании и не способствует росту окупаемости городских пассажирских перевозок. На снижение доходности предприятий городского муниципального транспорта оказывает влияние наличие большой льготной категории граждан, возмещение затрат на их перевозку поступает из бюджетов различных уровней несвоевременно и не в полном объеме. Это сопровождается ростом убыточности предприятий муниципального транспорта, а для населения – ухудшением качества транспортного обслуживания. Таким образом, недостаточное финансирование муниципальных предприятий не позволяет обеспечить выполнения муниципального заказа на качественном уровне и снижает эффективность работы предприятий системы городского пассажирского транспорта.

Объем, виды и качество транспортных услуг в городах необходимо формировать исходя не только

из возможностей прямого поступления денежных средств от их оплаты населением, но и с учетом внешних социальных и экономических эффектов, возникающих при оказании данных услуг. Модернизация системы городского пассажирского транспорта должна быть направлена на создание равноправности во взаимоотношениях перевозчика и потребителя транспортной услуги и равновыгодность обмена. В современных условиях выгоду от работы пассажирского транспорта получают не только прямые потребители перевозок. По данным Международного союза общественного транспорта, выгоды, предоставляемые общественным транспортом пользователям, выше, чем затраты на финансирование эксплуатационного дефицита. В зарубежных странах активно применяется принцип «платит тот, кто получает выгоду». В них действуют различные системы налогов, сборов и платежей (налог на продажу нефтепродуктов, платежи за создание транспортных пробок, сборы за парковку автомобилей, штрафы за нарушение правил дорожного движения, дополнительные платежи за отвод участков в зависимости от уровня транспортного обслуживания, за использование транспортной инфраструктуры и др.).

Выполнение задачи полного и качественного транспортного обслуживания населения города зависит от уровня организации и управления работой перевозчиками всех форм собственности, задействованными в выполнении муниципального заказа. В этих условиях возникает необходимость в разработке механизма согласования интересов населения как потребителей транспортных услуг, возможностей муниципальных властей, увязывающих размер бюджетных средств, направленных на выполнение муниципального заказа и экономических интересов хозяйствующих субъектов на рынке городских пассажирских услуг.

Решение задач по разработке организационно-экономических методов управления городским пассажирским транспортом, адаптированных к современным условиям рынка транспортных услуг, можно добиться только путем использования инноваций и современных технологий управления, которые позволят повысить уровень ее эффективности как социально значимой экономической системы. Осуществление системных изменений в работе городского пассажирского транспорта, обеспечивающих повышение его эффективности, предполагает реализацию широкого комплекса мер.

Во-первых, определение оптимального объема услуг по перевозке пассажиров на основе изучения пассажиропотока и его изменений в связи с развитием городской инфраструктуры, ростом жилищного строительства.

Во-вторых, совершенствование маршрутной системы города на основе анализа работы сети муниципального и коммерческого городского пассажирского транспорта.

В-третьих, повышение безопасности дорожного движения и улучшения экологии городской среды.

В-четвертых, совершенствование транспортной сети города на основе определения первоочередных участков транспортной сети, требующих реконструкции и развития. Формирование дублирующих магистралей и перераспределение потоков городского пассажирского транспорта по транспортной сети. Обустройство пешеходных переходов, светофорных объектов, обеспечивающих непрерывность транспортного потока.

В-пятых, обновление парка подвижного состава городского пассажирского транспорта с учетом определения требуемого количества подвижного состава по количеству и вместимости, экономического обоснования выбора марок подвижного состава по видам городского пассажирского транспорта.

В условиях модернизации российского общества особую значимость приобретает надежная и эффективная работа городского пассажирского транспорта. Для успешного решения задач полного и качественного удовлетворения потребностей населения в транспортном обслуживании необходимо создание новой модели развития предприятий городского пассажирского транспорта, адекватной происходящим социально-экономическим изменениям, позволяющей обеспечивать должный уровень финансирования на основе формирования и распределения муниципального заказа между хозяйствующими субъектами на рынке автотранспортных услуг с учетом сложности его выполнения.

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. О транспортной стратегии Российской Федерации: распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р.

4. Сергиенко Н.В. Приоритеты и бюджетные механизмы управления общественным сектором экономики // Финансы и кредит. 2011. № 6. С. 33–40.

5. Серова В.А., Серова Н.А. Проблемы пассажирского городского транспорта и качество жизни //

Север и рынок: формирование экономического порядка. 2011. Т. 2. № 28. С. 107–110.

6. Шишкарёв С.Н. Рекомендации парламентских слушаний Комитета по транспорту Государственной Думы Российской Федерации «О проблемах и перспективах развития транспортного обслуживания населения в субъектах Российской Федерации», 23.06.2009. URL: <http://road.perm.ru/index.php?id=210>.

Municipal and regional finance

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF CITY PASSENGER TRANSPORT

Larisa V. DAVYDOVA,
Svetlana A. IL'MINSKAIA

Abstract

The article analyzes the state and prospects of development of city passenger transport on the example of the market of city passenger traffic in the Orel region. The authors define the package of measures, directed on increase of overall performance of city passenger transport.

Keywords: passenger transport, economic efficiency, social efficiency

References

1. Balabaeva I. Aktual'nye voprosy razvitiia avtotransportnoi otrasli [Topical issues of development of motor transportation branch]. *Avtomobil'nyi transport – Motor transport*, 2011, no. 5, pp. 12–20.

2. Kuz'mina A. Ob osnovnykh itogakh razvitiia transportnogo kompleksa v 2010 godu i zadachakh na perspektivu [About the main results of development of transport complex in 2010 and tasks on prospect]. *Avtomobil'nyi transport – Motor transport*, 2011, no. 5, pp. 6–10.

3. The Order of the Government of the Russian Federation “On Transport strategy of the Russian Federation” of November 22, 2008 № 1734-р. (In Russ.)

4. Sergienko N.V. Prioritety i biudzhetye mekhanizmy upravleniia obshchestvennym sektorom ekonomiki [Priorities and budgetary mechanisms of management of public sector of economy]. *Finansy i*

kredit – Finance and credit, 2011, no. 6, pp. 33–40.

5. Serova V.A., Serova N.A. Problemy passazhirskogo gorodskogo transporta i kachestvo zhizni. Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poriadka [Problems of passenger city transport and quality of life. North and market: formation of economic order]. 2011, vol. 2, no. 28, pp. 107–110.

6. Shishkarev S.N. Rekomendatsii parlament-skikh slushanii Komiteta po transportu Gosudarstvennoi Dumy Rossiiskoi Federatsii “O problemakh i perspektivakh razvitiia transportnogo obsluzhivaniia naseleniia v sub"ektakh Rossiiskoi Federatsii” [Recommendations of parliamentary hearings of the Committee on transport of the State Duma of the Russian Federation “On problems and prospects of development of transport service of the population in subjects of the Russian Federation”]. Of June 23, 2009. Available at: <http://road.perm.ru/index.php?id=210>. (In Russ.)

Larisa V. DAVYDOVA

State University – Education-Science-Production Complex, Orel, Russian Federation
1946@orel.ru

Svetlana A. IL'MINSKAIA

Financial University under Government of Russian Federation, Orel branch, Orel, Russian Federation
ilminskaya_svetl@mail.ru