

УДК 91(075.8)

Мирзоева Фатима Мухтаровна, Шекихачева Залина Заурбиевна

РАЗВИТИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ

Транспорт – одна из основных отраслей материального производства, осуществляющая перевозки пассажиров и грузов. Его параметры в значительной мере определяют безопасность страны, конкурентоспособность продукции, качество жизни населения, а также определяет фундаментальную основу развития и размещения производительных сил республики в формировании территориальной структуры ее хозяйства. Целью данной работы является экономико-географическая оценка транспортной системы в КБР, анализ основных видов транспорта, а также проблемы, связанные с развитием хозяйства республики. Практическая значимость исследования заключается в разработке программ развития транспорта Северного Кавказа.

Ключевые слова: транспорт, перевозка грузов и пассажиров.

Fatima Mirzoeva, Zalina Shekikhacheva
**DEVELOPMENT AND PROBLEMS OF TRANSPORT SYSTEMS
IN KABARDINO-BALKARIA**

Transport is one of the main branches of material production, carrying passengers and cargo. Its parameters largely determine the country's security, competitiveness, quality of population's life and also the fundamental basis for the development and distribution of productive forces of the Republic in the formation of the territorial structure of its economy. The aim of this work is the economic – geographical assessment of the transport system in the KBR, the analysis of the main types of transport, and problems which are associated with the development of economy of the Republic. The practical significance of the research is to develop programs for the development of transport in the North Caucasus.

Key words: transport, freight and passengers.

Для каждого региона характерна определенная специфика в деятельности и развитии транспортной системы, обусловленная демографической ситуацией, географическим положением, уровнем развития и специализацией региональной экономики.

Состояние и развитие общественного транспорта имеют для Кабардино-Балкарской Республики большое значение. Транспорт наряду с другими отраслями экономики обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных и экономических целей.

Развитие транспорта в республике очень важно, т. к. он является частью хозяйства, обеспечивающего перевозки пассажиров и грузов на дальние расстояния. В КБР транспорт представлен следующими видами: автомобильным, железнодорожным и воздушным. Каждый вид транспорта выполняет свойственные только ему функции в связи с географическими, историческими, технико-экономическими особенностями развития и транспортировки грузов и пассажиров. В анализе состояния развития, выявлении потребностей и в методах определения путей решения проблем каждое направление требует взвешенного подхода для перспективного и совершенного развития транспортной системы в Кабардино-Балкарской Республике. В 2012 г. по пассажирским маршрутам общего пользования в Кабардино-Балкарской Республике перевезены 50,8969 млн. человек. Из них автомобильным – 48 млн пассажиров, троллейбусами – 2,4 млн, железнодорожным транспортом – 0,442 млн, воздушным транспортом – 0,0549 млн пассажиров. По отношению к 2007 г. наблюдается уменьшение на 22,1 млн пассажиров, или на 30,24 % (таблица 1).

Таблица 1

Перевозки пассажиров транспортом общего пользования

Показатель	млн человек					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Перевезено пассажиров транспортом общего пользования в том числе:	72,9658	63,6924	63,7668	61,7518	57,9797	50,8969
Автомобильным, из него:	64,3	58,0	58,3	57,0	53,1	48,0
автобусами автопредприятий	28,2	21,5	20,8	18,9	19,0	16,5
автобусами физических лиц (владельцев автобусов)	21,6	17,9	17,4	17,1	11,0	11,1
Троллейбусами	7,7	4,8	4,6	4,5	4,2	2,4
Воздушным (тыс. чел.)	0,0758	0,0624	0,0546	0,0748	0,0577	0,0549
Железнодорожным (тыс. чел.)	0,890	0,830	0,8122	0,177	0,622	0,442

*составлено по [3]

Основными причинами снижения объемов перевозки пассажиров по Кабардино-Балкарской Республике служат значительное увеличение объема частных транспортных средств и миграция населения. Возможно и то, что снижение показателей связано с неточными данными, предоставляемыми в органы статистики перевозчиками, и значение показателей отражается также на пассажирообороте транспорта общего пользования.

Автомобильный транспорт играет решающую роль в перевозке и грузов, и пассажиров. Его основная работа – осуществление городских, пригородных, междугородных и межрегиональных перевозок населения. На долю автомобильного транспорта ежегодно приходится более 90 % объема перевозок пассажиров. За 9 месяцев 2013 г. перевозка пассажиров составляла 34 млн чел., по сравнению с 2012 г. – 35,4 млн чел. Снижение перевозок пассажиров объясняется тем, что обеспеченность населения собственными легковыми автомобилями возрастает [2].

Таблица 2

Перевозки грузов и грузооборот автомобильного транспорта

	январь – февраль 2015 г	январь – февраль 2015 г. в % к январю – февралю 2014 г	для справки январь – февраль 2014 г. в % к январю – февралю 2013 г.
Перевозки грузов – всего, тыс. т	193,2	94,1	77,3
в том числе:			
предприятиями автомо- бильного транспорта, тыс. т	146,7	98,0	92,5
Грузооборот – всего, млн т-км	7,2	95,1	96,2
в том числе:			
предприятий автомобильного транспорта	5,9	98,2	96,4

Автотранспортом предприятий всех видов деятельности (с учетом предпринимателей, занимающихся коммерческими грузовыми автоперевозками), в январе – феврале 2015 г. перевезено 193,2 тыс. т грузов, что на 5,9 % меньше, чем в январе – феврале 2014 г. Грузооборот в январе – феврале 2015 г. снизился на 4,9 % и составил 7,2 млн т-км (таблица 2) [4].

Важное экономическое и социальное значение для республики имеет железнодорожный транспорт, являющийся бюджетообразующим. Инфраструктура железнодорожного транспорта в республике состоит из железных дорог протяженностью 133,3 км, подъездных дорог – 70 км, 9 станций, в том числе 6 вокзалов, 50 железнодорожных переездов, 15 железнодорожных платформ.

Перевозка пассажиров на пригородных маршрутах железнодорожным транспортом осуществляется по 8 социально значимым маршрутам 8 парами поездов, при этом обслуживается население республики и соседних регионов.

Стратегией развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 г., Стратегией развития СКФО до 2025 г. предусматривается строительство железнодорожной линии ст. Солдатская – г. Тырныауз протяженностью 95 км, которое планируется в 2016–2030 годах. Данный проект неразрывно связан созданием конкурентоспособного кластера по производству строительных материалов с использованием богатой сырьевой базы республики. Перспектива строительства железной дороги обусловлена также ожидаемым ростом рекреационно-туристических услуг в районе Приэльбрусья [5].

За 9 месяцев 2013 г. погружено более 584,0 тыс. т и выгружено более 408,0 тыс. т грузов, что по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составило 94 и 93 % соответственно [2].

Воздушным транспортом за 9 месяцев 2013 г. перевезено более 41 тыс. чел., в том числе в международном сообщении – 14,5 тыс. чел., что составляет 94 % и 81 % к аналогичному периоду 2012 г. соответственно. Пассажирооборот составил более 102 млн пассажиро-километров, что соответствует показателям аналогичного периода прошлого года. За отчетный период перевезено 23 тыс. т грузов, что составляет 64 % к аналогичному периоду 2012 г. [2]. Перспектива развития воздушной авиации связана со строительством нового международного аэропортового комплекса за пределами г. Нальчика. Указанное мероприятие предусмотрено подпрограммой «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». В настоящее время из аэропорта Нальчик в Москву выполняет авиарейсы авиакомпания «ЮТэйр».

Общие тенденции развития пассажирских перевозок показывают, что предпочтение отдается автобусам средней и большой вместимости. Но финансовое положение автопредприятий и местных бюджетов не позволяет обновлять технику в нужном количестве. К сожалению, и лизинговая схема не всем оказалась под силу.

В настоящее время общая протяженность автомобильных дорог, проходящих по территории Кабардино-Балкарской Республики (федерального, регионального и муниципального значения), составляет 8 579,825 км. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения (федеральных автодорог) составляет 380,635 км.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального значения (далее – региональные автодороги) – 2 907,3 км, из них с твердым покрытием (1 666,04 км – с асфальтобетонным покрытием, 1 015,94 км – с гравийным покрытием) и 225,31 км не имеют покрытия, т. е. грунтовые [3].

Тем не менее в республике есть ряд проблем, связанных с изменениями перевозок грузов и пассажиров, а также с развитием хозяйства республики.

Стратегической целью развития общественного транспорта в Кабардино-Балкарской Республике до 2020 г. является формирование единой системы общественного транспорта, удовлетворяющей растущие потребности населения, в том числе граждан с ограниченными возможностями в передвижении, в гарантированных, доступных и безопасных пассажирских перевозках, обеспечивающих повышение качества жизни населения и экономический рост региона. В настоящее время большинство автотранспортных предприятий республики имеют недостаточное количество оборудованных пунктов для производства ремонта транспортных средств, в некоторых организациях они отсутствуют. В результате не обеспечивается выполнение обязательных регламентов содержания транспортных средств для обеспечения безопасности дорожного движения.

В ряду основных недостатков регионального общественного транспорта особо выделяются низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние производственной базы. Сокращение объемов реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпов пополнения и

обновления парка подвижного состава привело к значительному ухудшению технического состояния (возрастная структура, увеличение износа и т. д.) и работоспособности общественного транспорта. Степень износа автовокзалов и автостанций Кабардино-Балкарской Республики в среднем составляет более 80 %, инфраструктура городского электрического транспорта нуждается в срочной реконструкции. В городских округах с относительно развитой маршрутной сетью отсутствуют или недостаточно развиты системы организации и координации движения пассажирского транспорта.

Существующие в сфере пассажирских перевозок проблемы затрудняют повсеместное и качественное осуществление таких перевозок.

В настоящее время большинство автотранспортных предприятий республики, допущенных к перевозкам пассажиров, не имеют достаточно оборудованных пунктов для ремонта транспортных средств (боксы, ремонтные мастерские). В результате не обеспечивается полное выполнение обязательных регламентов содержания транспортных средств, безопасность дорожного движения и перевозок пассажиров.

В настоящее время в сфере общественного транспорта республики остро стоит проблема кадрового обеспечения. В отрасли ощущается нехватка квалифицированных водителей, рабочих, специалистов с высшим и средним специальным образованием. Значительно снизился уровень их профессиональной подготовки.

Существовавшая государственная система повышения квалификации и профессиональной переподготовки специалистов практически не функционирует. С появлением на предприятиях транспортного комплекса принципиально новой техники, внедрением инновационных технологий появилась необходимость в специалистах современного уровня. Для эффективной организации производства требуются новые знания в области управления и маркетинга.

К наиболее актуальным проблемам дорожного хозяйства Кабардино-Балкарской Республики относятся следующие:

- «недоремонт» сети автомобильных дорог;
- низкая пропускная способность дорог;
- неудовлетворительное техническое состояние;
- несоответствие основания и покрытия дорог возросшим транспортным нагрузкам;
- несоответствие обустройства дорог современным требованиям по безопасности дорожного движения;
- низкая техническая подготовка подрядных организаций (отсутствие современной техники, новых технологий производства работ, применение зарубежного опыта);
- низкая квалификация специалистов, занятых в дорожной деятельности;
- отсутствие практики повышения квалификации специалистов [3].

Нерешенным остается вопрос обеспечения связи региональных автомобильных дорог с федеральной и территориальной сетью дорог Кабардино-Балкарской Республики и других субъектов Российской Федерации, входящих в состав Северо-Кавказского федерального округа.

Для решения данного вопроса необходимо выполнить работы по приведению в нормативное состояние региональной автодороги Малка – Ингушли.

Важнейшими задачами, стоящими перед транспортным комплексом республики, являются:

- а) рационализация и экономически целесообразное распределение грузовых перевозок между различными видами транспорта;
- б) ускорение доставки грузов и сокращение времени на дальние перевозки, что позволило бы снизить объем транспортных работ на единицу продукции, обеспечить экономию затрат труда, повысить эффективность подвижного состава и т. д.;
- в) обеспечение сетью автомобильных дорог горной зоны;
- г) улучшение строительства и реконструкции дорог местного значения;
- д) ликвидация возникшей диспропорции между большим количеством автотранспортных средств и незначительным дорожным строительством [1, с. 118].

Таким образом, проблемы в транспортном хозяйстве есть. Нужно решать многие другие задачи, это – улучшение материально-технической базы комплекса, пополнение парков транспортных средств. Низкие доходы населения не позволяют воспользоваться воздушным транспортом из-за высоких авиатарифов. Также на развитие транспорта в республике оказывает социальная, экономическая и политическая ситуация. И все проблемы, связанные с развитием транспорта, необходимо решать не только на региональном уровне, но и на федеральном.

Литература

1. Бураев Р. А. Социально-экономическая география Кабардино-Балкарии: учебник. Нальчик: Респ. полиграфкомб. им. Революции 1905 г.; Эль-фа, 2013. 270 с.
2. Об итогах деятельности Министерства транспорта, связи и дорожного хозяйства Кабардино-Балкарской Республики за 9 месяцев 2013 года и задачах на предстоящий период / Министерство транспорта КБР. URL: <http://mintranskbr.ru/> (дата обращения 14.03.2015).
3. Постановления Правительства КБР от 09.09.2014 № 199-ПП. О концепции развития транспортной системы в Кабардино-Балкарской Республике на период до 2020 г. Постановление от 5 сентября 2013 г. № 245-ПП. URL: <http://www.worklib.ru/law/673638/> (Дата обращения 02.03.2015)
4. Сайт Федеральной службы государственной статистики по КБР. URL: http://kbr.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_4ts/kbr/resources (дата обращения 21.02.2015)
5. Сайт Министерства транспорта КБР. URL: <http://mintranskbr.ru/activity.html> (Дата обращения 09.03.2015)

УДК 336.11:338.24

Новикова Ирина Владимировна, Рудич Славко Бранкович

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ИННОВАЦИИ В УПРАВЛЕНИИ МУНИЦИПАЛЬНЫМИ ФИНАНСАМИ

В статье рассматриваются вопросы применения инновационных подходов к управлению муниципальными финансами. Предлагаемый авторами подход заключается в использовании «Дорожной карты» реформирования муниципальных финансов, которая позволяет повысить эффективность деятельности органов местного самоуправления и выработать единую стратегию социального, экономического и финансового развития муниципального образования.

Ключевые слова: муниципальные финансы, муниципальные услуги, стандартизация, муниципальное задание, муниципальный бюджет.

Irina Novikova, Slavko Rudich
**ORGANIZATIONAL INNOVATIONS IN THE MANAGEMENT
OF MUNICIPAL FINANCES**

The article discusses the application of innovative approaches to the management of municipal finances. The suggested approach is using the «Road map» of reform municipal finance that improves the efficiency of self-government local bode activity and developing of unified strategy for social, economic and financial development of the municipality.

Key words: municipal finance, municipal services, standardization, municipal job, the municipal budget.

Муниципальные финансы составляют одну из важнейших частей муниципальной собственности, финансовой основой местного самоуправления. Как показал проведенный нами анализ, в МО г. Ставрополя постоянно принимаются определенные меры, направленные на совершенствование управления муниципальными финансами, позволившие улучшить социально-экономическое положение г. Ставрополя.