

АКТУАЛИЗАЦИЯ «ПРОБЛЕМЫ 2003 ГОДА» В УСЛОВИЯХ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

В последнее время в российском обществе всё настойчивее звучит тезис о наличии так называемой «проблемы 2003 года». Она заключается в том, что к этому году будут максимально изношены основные производственные фонды предприятий, выход значительной части старшего поколения на пенсию создаст кадровый голод по многим массовым рабочим профессиям - при непропорционально большой численности пенсионеров. Именно в этот год ожидается максимальное изъятие из бюджета средств для погашения внешнего долга.

Эта проблема, актуальная для российской экономики в целом, всё явственнее проступает и на микроуровне. Рассмотрим её на примере функционирования муниципального объединения автобусных предприятий (МОАП).

В настоящее время Екатеринбург обеспечен автобусами на 70% от необходимого количества, и из них 40% - так называемый «амортизированный транспорт», который подлежит списанию. Задачу обеспечения города транспортом возможно решать двумя способами: либо приобретать новые автобусы, либо поддерживать старые машины в рабочем состоянии, периодически направляя их на капитальный ремонт.

Стоимость нового сочленённого автобуса «Икарус», производимого на КАВЗе (г. Курган), составляет 140 тыс. долларов, а их требуется несколько сотен. Таких средств нет не только у МОАП, но даже у города.

Второй путь - не менее затратный. Если в 2000 г. капитальному ремонту подлежали 224 автобуса, то в 2001 г. надо будет отремонтировать 306, в 2002г. - 372 автобуса, а в 2003 г. уже необходимо загонять на «капиталку» 418 машин¹.

Такая ситуация сложилась не в одночасье. Городское транспортное хозяйство и в советское время было убыточно, а его жизнеобеспечение поддерживалось за счёт централизованного перераспределения средств от рентабельных такси и грузоперевозок.

Но сегодня финансовое положение предприятий просто катастрофическое. Каков же выход из создавшегося положения? Ведь проблема осложняется ещё и тем, что из-за невысокой оплаты труда ощущается недостаток в новых молодых кадрах, хорошо подготовленных и способных составить достойную смену старшему поколению.

¹ Яловец А. Следующая остановка конечная? // Областная газета. от 19.01.2001г.

Очевидно, что решение надо искать в финансовой плоскости, ибо технические и человеческие ресурсы уже на пределе. На наш взгляд, необходимо и возможно предпринять следующее. Поскольку бюджетное финансирование транспортных предприятий с каждым годом сокращается, а увеличивать тарифы по оплате проезда дальше абсурдно с точки зрения уровня доходов населения, да и социально опасно, представляется разумным пересмотреть льготы на проезд некоторых категорий граждан. Причем речь идет не об отмене льгот, а об изменении льготного статуса. Так, две самые большие группы льготников - пенсионеров и работников силовых структур, надо наделять правом на 50%-ую скидку в оплате проезда, а дополнительные финансовые поступления направлять на поддержание и развитие транспортного парка оборудования.

В.А. Скутин
П.И. Терентьев

РОЛЬ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ЭКОНОМИКЕ РОССИИ

Мировое экономическое развитие последних десятилетий показало, что рыночная экономика оказалась более совершенной, чем любая другая экономическая модель. Россия пошла по пути развития рыночной экономики. Ее неотъемлемой частью является предпринимательство. Благодаря опыту других стран доказано, что именно предприятия малого и среднего бизнеса, составляющие основу предпринимательства, создают экономическую мощь любой страны. Они своим существованием определяют:

- массовую социальную базу современной цивилизации, средний класс - основу будущего развития России, как и любой другой страны;
- решают задачи, стоящие перед нашей страной; проблемы безработицы;
- расширение производства многих потребительских товаров и услуг;
- обеспечение быстрого реагирования на изменение спроса; налоговые поступления и т.д.

Российские преобразования, идущие в стране, включают систему мер законодательного и исполнительного характера, которые способствуют развитию предпринимательства. Функционирование экономики становится невозможным без воссоздания разрушенного инвестиционного поля народного хозяйства. В этих целях необходимо прежде всего восстановить на банковских счетах предприятий путем индексирования утраченные из-за резкого роста цен и обесценивания рубля суммы амортизации и собственных оборотных денежных средств.

Снабженческо-сбытовые связи между предприятиями обеспечиваются налаживанием хозяйственных связей предприятий в рыночном режиме. Наиболее эффективными из них являются связи через систему