

ской ответственности в отношении предупреждения и ликвидации вреда окружающей среде" (принято в г. Санкт-Петербурге 03.12.2009) // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2013.

14 **Потапова. Н. В.** Проявление принципа ограниченности в экономической среде / Н. В. Потапова // *Інноваційна економіка. Всеукраїнський науково-виробничі журнал.* – 2013. – № 5 (43). – С. 206–210.

15 Постановление Министерства экономики Республики Беларусь от 31.08.2005 № 158 (ред. от 29.02.2012) "Об утверждении Правил по разработке бизнес-планов инвестиционных проектов" // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2013.

N. POTAPOVA, PhD, associate professor

E. DRUZHININA

Brest State Technical University

THE IMPACT OF THE IMPLEMENTATION OF INVESTMENT PROJECTS ON СОЦИОЭКОСИСТЕМУ: ENVIRONMENTAL RESPONSIBILITY AND DESTRUCTIVE CONSEQUENCES

The maintenance of destructive investment factors is considered at implementation of design decisions and their influence on spheres of public life. The technique of an assessment of extent of destructive influence of investments on an ecosystem is offered. Types of ecological responsibility and manifestation of its limitation reveal.

Получено 12.07.2013

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 6. Гомель, 2013**

УДК 656.342:338.47

О. Р. ПРИЙМУК

*Государственный экономико-технологический университет транспорта,
Украина*

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Рассмотрены целевые ориентиры городской транспортной системы и ее многоаспектная политика, характеризуется понятие устойчивого развития транспорта и рас-

крыта сущность принципов устойчивого развития городского транспорта.

Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Доступ к безопасным и качественным услугам городского транспорта определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим роль транспорта в социально-экономическом развитии города определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

Объемные характеристики транспортного обслуживания городского населения напрямую влияют на полноту реализации экономических связей внутри города, а также на возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

Стоимостные характеристики перевозок (транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене, прибавляются к затратам на производство, влияют на конкурентоспособность транспортных услуг. Стоимость перевозок в пассажирском сообщении ограничивает возможности для поездок населения, а во многих случаях для части населения с невысокими доходами делает эти поездки недоступными. Удешевление пассажирского сообщения, смягчающего эти ограничения, имеет не только большое социальное, но и экономическое значение.

Качественные характеристики уровня транспортного обслуживания связаны со скоростью, своевременностью, ритмичностью, безопасностью и экологичностью функционирования городской транспортной системы.

Скорость транспортного сообщения в современных мегаполисах влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Увеличение скорости доставки пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект, проявляющийся в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Удешевление и ускорение перевозок на городских автодорогах позволяют сблизить удаленные районы с центральными, повысить качество жизни населения и уровень деловой активности, укрепить территориальное единство города и создать более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждого микрорайона.

Важную роль в социально-экономическом развитии страны играет безопасность и экологичность всей транспортной системы, а городской – в особенности.

В условиях усиления внимания общества к экологическим факторам снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду имеет большое социальное значение и может оказать значительное влияние на развитие городских агломераций.

Таким образом, транспорт является одной из крупнейших системообра-

зующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего развития городов, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего фактора будет только возрастать.

Важнейшим стратегическим направлением развития городской транспортной системы является сбалансированное развитие всей транспортной инфраструктуры на основе всестороннего анализа статистики и использования математических методов прогнозирования потребностей секторов экономики и населения в услугах транспорта, развития системы статистического учета, построения транспортно-экономического баланса, анализа моделей развития городской транспортной системы с целью выбора оптимально сбалансированных вариантов. Главными целевыми ориентирами являются общесоциальные, общеэкономические, общетранспортные.

Общесоциальными ориентирами городской транспортной системы являются:

- подвижность населения и доступность транспортных услуг;
- снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта;
- снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды.

Общеэкономическими ориентирами являются:

- предоставление транспортной отрасли в полном объеме высококачественных транспортных услуг, обеспечивающих запланированные темпы роста внутреннего валового продукта;

- конкурентный уровень удельных транспортных издержек в цене конечной продукции;
- повышение коммерческой скорости и ритмичности перевозки пассажиров;

- использование инновационных технологий строительства и содержания транспортной инфраструктуры;

- проведение эффективной государственной тарифной политики;
- использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая государственно-частное партнерство;
- координация со стратегиями и программами развития смежных отраслей.

Общетранспортными ориентирами являются:

- развитие транспортной сети в соответствии с потребностями экономики и общества;

- повышение производительности и рентабельности городских транспортных систем;

- повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта;

- снижение энергоемкости;

- создание приоритетных конкурентных условий для перевозчиков и повышение их конкурентоспособности;
- инновационные товаротранспортные технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям;
- формирование необходимых условий инвестирования в транспортную отрасль, обеспечивающих ее развитие опережающими темпами;
- развитие транспортного машиностроения и отраслей смежников-поставщиков ресурсов до уровня, необходимого для реализации транспортной стратегии города.

Цель развития городской транспортной системы – обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами. В основе их лежат удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения в перевозках, а также специальные требования, в частности со стороны граждан с ограниченными возможностями, обеспечение устойчивой связи населенных пунктов с магистральной сетью транспортных коммуникаций, а также обеспечение ценовой доступности услуг транспорта, имеющих социальную значимость.

Для перехода к устойчивому развитию города требуется выработка стратегических установок, учитывающих, во-первых, характер мировых и национальных тенденций и ожидаемых изменений в общественной жизни, технологических укладах, экономике и политике, во-вторых, природно-климатические условия на территории, в-третьих, жизненные стандарты, технологический, интеллектуальный и общественный потенциал городского населения, ресурсные возможности поселения, в-четвертых, состояние городской среды. Это достигается в процессе стратегического планирования устойчивого развития города и организации выполнения стратегического плана. В базисе стратегического плана, в соответствии с концепцией устойчивого развития, должен быть гуманитарно-экологический императив, т.е. принцип сохранения и восстановления природной среды для нормальной жизнедеятельности людей [1].

Передвижение пассажиров в пределах городских районов обеспечивается сочетанием различных видов транспорта (метро, троллейбус, автобус, трамвай, маршрутные такси), которое может варьироваться. Эти виды транспорта образуют систему, и именно она должна рассматриваться в целом при определении эффективной политики подвижности городского населения.

В условиях роста городов, увеличении численности населения, ухудшении экологического климата мегаполисов, проблемы мобильности и удовлетворения будущих потребностей может решить только общественный городской транспорт, для модернизации и эксплуатации которого необходимо значительное финансирование.

В международном сообществе, при выработке стратегии устойчивого

развития города, все большее внимание уделяется общественному и безмоторному видам транспорта, а автомобиль играет вспомогательную роль. Например, страны с наивысшим уровнем дохода: Швеция, Нидерланды, Германия, Швейцария, Великобритания улучшают условия для пешеходного и велосипедного движения, а также качество общественного транспорта, путем строительства платных дорог и стоянок, пропагандируя, таким образом, альтернативные виды транспорта и политику рационального использования земли.

С целью расширения альтернативы передвижения пассажиров и поощрения использованием эффективных видов транспорта многие развитые зарубежные страны получили многоаспектную транспортную систему, при которой население пользуется оптимальным видом транспорта при каждой поездке. Происходит смена парадигмы, при которой транспортные системы всего мира переходят от показателей предложения к управлению спросом (рисунок 1) [4].

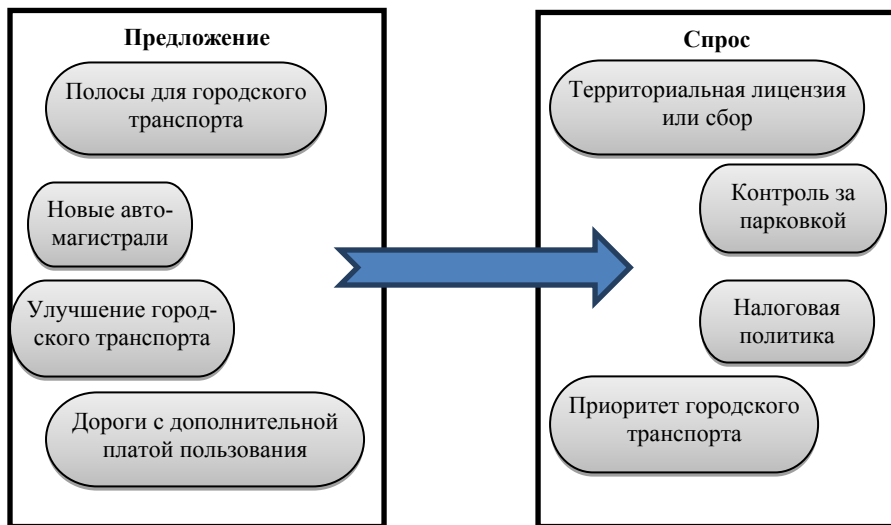


Рисунок 1 – Изменение парадигмы от показателей предложения к управлению спросом

Политика многоаспектной городской транспортной системы включает в себя:

1) программы и проекты – сокращение регулярных поездок, создание ассоциаций, которые регулируют перевозки, планирование движения немоторизованного транспорта, менеджмент парковки, регулирование поездок в школы и студенческие городки;

2) способы влияния на характер передвижения – оплата чеком сборов за парковку, сборы за перегрузку дорог, улучшение условий для пешеходов и велосипедистов, гибкий график движения городского транспорта;

3) влияние на транспорт – альтернативные виды транспорта, изменение в графиках движения, меньшее расстояние маршрута, снижение пользования частным автомобилем, фактор повышенной нагрузки и т.д.;

4) преимущества – улучшение мобильности и доступности, чистый воздух, безопасность на дорогах, экономия на платных дорогах и стоянках, сохранение потребителей услуг и т.д.

Эффективное использование данной политики способствует вытеснению городским транспортом передвижение частными автомобилями, снижает заторы, сокращает время поездки и, что самое главное, повышает доход городского бюджета.

В современной экономической науке появилось понятие устойчивого развития, которое учитывает назревшие экономические, социальные и экологические проблемы страны, в особенности крупных городов. В основе устойчивого развития лежит процесс изменений, в котором эксплуатация природных ресурсов, направление инвестиций, ориентация научно-технического развития, развитие личности и институциональные изменения согласованы друг с другом и укрепляют нынешний и будущий потенциал для удовлетворения человеческих потребностей и устремлений.

Фактически речь может идти не о немедленном прекращении экономического роста вообще, а о прекращении, на первом этапе, нерационального роста использования ресурсов окружающей среды. Последнее трудно осуществить в мире растущей конкуренции, роста таких нынешних показателей успешной экономической деятельности, как производительность и прибыль. В то же время переход к «информационному обществу» – экономике нематериальных потоков финансов, информации, изображений, сообщений, интеллектуальной собственности – приводит к так называемой «дематериализации» хозяйственной деятельности: уже сейчас объёмы финансовых сделок превышают объёмы торговли материальными товарами в 7 раз. Новую экономику двигают не только дефицит материальных (и природных) ресурсов, но во всё большей степени изобилие ресурсов информации и знаний. Удельная энергоёмкость хозяйственной деятельности продолжает снижаться, хотя общее энергопотребление пока растёт [2].

Основное содержание концепции устойчивого развития изложено в работах Т. А. Акимовой, Б. Е. Большакова, А. Б. Вебера, Г. С. Голицина, В. В. Мантатова, Н. Н. Моисеева, М. А. Мунтяна, В. В. Хаскина, А. Н. Чумакова, и др. Они рассматривают концепцию устойчивого развития как системную стратегию выживания человечества (в условиях экологического кризиса). Однако, несмотря на их общую уверенность в безальтернативности модели устойчиво-

го развития, в их работах просматривается различие в интерпретации самой проблемы устойчивого развития.

Большинство международных организаций системы ООН включили в свою деятельность существенную экологическую составляющую, ориентированную на переход к устойчивому развитию. Эксперты Всемирного банка определили устойчивое развитие как процесс управления совокупностью активов, направленный на сохранение и расширение возможностей, имеющих у людей. Активы в данном определении включают не только традиционно подсчитываемый физический капитал, но также природный и человеческий капитал.

Устойчивые транспортные системы вносят позитивный вклад в экологическую, социальную и экономическую устойчивость общества, которому они служат. Транспортные системы существуют для обеспечения социальных и экономических связей, и люди быстро овладевают средствами повышения мобильности. Преимущества возросшей мобильности необходимо оценивать с учетом экологических, социальных и экономических издержек, которые создают транспортные системы. Транспортные системы мегаполисов оказывают значительное воздействие на окружающую среду, на них приходится 20–25 % мирового потребления энергии и выбросов углекислого газа. Выбросы парниковых газов от транспорта растут более быстрыми темпами, чем в любом другом энергетическом секторе[3]. Автомобильный транспорт является также одной из основных причин локального загрязнения воздуха и образования смога.

Устойчивый транспорт (или зелёный транспорт) – это любой способ или организационная форма передвижения, позволяющие снизить уровень воздействия на окружающую среду. К нему можно отнести пешеходное и велосипедное движение, экологичные автомобили, транзитно-ориентированное проектирование, аренда транспортных средств, а также системы городского транспорта, которые являются экономичными, способствуют сохранению пространства и пропаганде здорового образа жизни.

Традиционное транспортное планирование направлено на повышение мобильности, чаще всего для транспортных средств, и может неадекватно учитывать более отдалённые последствия. Но реальная цель транспорта – обеспечение доступа к работе, месту обучения, товарам и услугам, друзьям и семье. Есть проверенные методы для улучшения доступа при одновременном снижении экологических и социальных последствий, а также для предотвращения заторов. Сообщества, которые успешно повышают устойчивость своих транспортных сетей, делают это в рамках более широкой программы создания динамичного, удобного для проживания, стабильного города.

В Программах устойчивого развития транспортной системы городов выделяют семь руководящих принципов (рисунок 2).



Рисунок 2 – Принципы устойчивого развития городского транспорта

Рассмотрим кратко сущность каждого из них.

Принцип доступности проявляется в том, что транспорт является одним из основных средств, с помощью которого осуществляется доступ к людям, местам, товарам и услугам, что важно для социально-экономического благосостояния общества. Управление спросом регулируется сокращением затрат на проезд, внедрением инновационных коммуникационных технологий и городской транспортной инфраструктуры, альтернативных вариантов передвижения пассажиров.

Принцип акции. Национальная экономика и перевозка пассажиров должны стремиться к социальной справедливости населения разных возрастов и категорий, удовлетворять транспортные потребности всех слоев населения (малообеспеченных, инвалидов), способствовать созданию сообщества и повышению качества жизни.

Принцип здоровье и безопасность. Транспортные системы должны проектироваться и эксплуатироваться таким образом, чтобы защищать здоровье (физическое, психическое и социальное благополучие) и безопасность всех людей, и улучшать качество жизни городского населения.

Принцип индивидуальной ответственности говорит о том, что все люди должны ответственно относиться к окружающей среде, быть участниками процесса передвижения и потребления транспортной услуги.

Принцип комплексного планирования особенно актуален в условиях увеличения городов. Градостроительство и транспортное планирование обеспечит рациональное использование земли, приведет к уменьшению разрушения городской территории. При проектировании транспортных систем и городских районов первоочередное внимание отдается экологически чистому общественному транспорту (метро, трамвай), выделению пешеходных и велосипедных дорожек, внедрению интегрированного городского транспорта для эффективного пассажиро- и грузопотоков. Все эти решения требуют дорогостоящих и долгосрочных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры и поэтому должны предвидеть экологические и социальные последствия транспортной услуги.

Деятельность человека может привести к перегрузке окружающей среды за счет поглощения отходов, физической модификации или уничтожения городских территорий, а также использования ресурсов быстрее, чем они могут быть восстановлены или заменены. Поэтому усилия должны быть направлены на развитие транспортных систем, которые минимизируют физический и биологический стресс, оставаясь в пределах ассимиляционной и регенеративной возможности экосистемы; уменьшают количество связанных с транспортом выбросов в атмосферу и сбросов загрязняющих веществ в поверхностные и грунтовые воды.

Принцип использования земельных ресурсов. Транспортные системы должны эффективно использовать земли и другие природные ресурсы городов, обеспечивая при этом сохранение жизненной среды обитания и другие требования для поддержания биоразнообразия.

Таким образом, концепция устойчивого развития транспорта обеспечивает сбалансированность экономики, экологии и социальной сферы, что означает максимальное использование в интересах населения тех ресурсов, которые дают экономическое развитие не только нынешнего поколения, но и всех будущих.

Подходы к сбалансированию экономических, социальных и природных факторов при переходе к устойчивому развитию лежат на пути к социальной справедливости, устойчивой экономике и экологической устойчивости. Социальная справедливость неизбежно должна основываться на экономической устойчивости и социальном равенстве, а для этого необходима и экологическая устойчивость, что означает сохранение природного капитала. Экологическая устойчивость включает в себя сохранение биоразнообразия, здоровья человека, а также качества воздуха, воды и почвы на уровне, достаточном для поддержания жизни и благосостояния человека.

Разработка стратегии города на принципах устойчивого развития, интегрируя экономические, социальные и экологические цели и задачи городского сообщества, предлагает комплексные и компромиссные решения городских проблем.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Белая книга 2011 «Путеводитель по единому европейскому транспортному пространству – на пути к конкурентоспособной и эффективной транспортной системе / Brussels, 2011. – 30 с.

2 **Мантатова, Л. В.** Философия устойчивого развития [Электронный ресурс] / Л. В. Мантатова. – Режим доступа : <http://www.baikal-center.ru/books/element.php?ID=1734>.

3 **Броддус, А.** Управління попитом на транспортні послуги, інструкція / А. Броддус, Т. Літман, Г. Менон. – 2009. – 124 с.

4 Транспортные технологии и политические сценарии развития [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.worldenergy.org>.

O. PRIYMUK

State Economic and Technological University of Transport, Ukraine

SOCIO-ECONOMIC CHARACTERISTICS OF URBAN TRANSPORT COMPANIES

In the article targets the urban transport system and its multi-faceted policy is characterized by the concept of sustainable transportation and the essence of the principles of sustainable urban transport.

Получено 27.06.2013

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 6. Гомель, 2013**

УДК 338.5

Е. В. СЕМЕНИУК

Брестский государственный технический университет

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РАВ-РЕГУЛИРОВАНИЯ В МОНОПОЛИЗИРОВАННЫХ ОТРАСЛЯХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Формирование устойчивых источников финансирования в ряде отраслей народного хозяйства является проблемным, но весьма важным для надежного и эффективного функционирования предприятий отрасли. В статье обосновывается необходимость изменения тарифов на электрическую энергию в Республике Беларусь на основе методики доходности на инвестированный капитал. На этой основе изменяется валовая