

в 3,3 раза, крупяным – в 2,0, зернобобовым культурам – в 1,75 раза. Ежегодно семена высших репродукций приобретают около 300 предприятий края.

Высказанные предложения и замечания позволят повысить справедливость и результативность государственной поддержки сельхозтоваропроизводителей.

#### Библиографический список

1. Официальный сайт Алтайского края. altairegion22@gmail.com.
2. Постановление Администрации Алтайского края от 25.03.2011 N 149 «Об утверждении краевой программы «Строительство, реконструкция и модернизация 100 молочных и 100 мясных комплексов и ферм в Алтайском крае (Программа "100 + 100")» на 2011-2013 годы» // Алтайская правда. – N 92. – 07.04.2011.
3. Межина М.В. Эффективность сельскохозяйственного производства как основа развития сельских территорий // Социально-экономическая политика России при переходе на инновационный путь развития: матер. 6-й Междунар. науч.-практ. конф. (г. Барнаул, 25 июня 2014 г.) / под общ. ред. И.К. Мищенко, В.Г. Притупова. – Барнаул: ИП Колмогоров И.А., 2014.
4. Афанасьева Е.П. Социальная инфраструктура села и пути обеспечения ее устойчивого функционирования (на примере Самарской области): автореф. дис. канд. экон. наук. – Оренбург, 2008. – С. 12.
5. Калугина З.И., Фадеева О.П. Новая парадигма сельского развития. – Мир России. – 2009. – N 2. – С. 34-49.
6. Межина М.В. Влияние сельскохозяйственных предприятий на развитие агросоциальной системы муниципального района // Вестник Алтайского государственного аграрного университета. – 2012. – № 2(88). – С. 126-130.

7. Сельское хозяйство в условиях присоединения России к ВТО // Экономика сельского хозяйства России. – 2012. – № 74. – С. 72-79.

#### References

1. Ofitsial'nyi sait Altaiskogo kraia. altairegion22@gmail.com.
2. Postanovlenie Administratsii Altaiskogo kraia ot 25.03.2011 N 149 «Ob utverzhdenii kraevoi programmy «Stroitel'stvo, rekonstruktsiya i modernizatsiya 100 molochnykh i 100 myasnykh kompleksov i ferm v Altaiskom krae (Programma "100 + 100")» na 2011-2013 gody» // Altaiskaya pravda, № 92, 07.04.2011.
3. Mezhdunar. nauch.-prakt. konf., g. Barnaul, 25 iyunya 2014 g. / pod obshch. red. I.K. Mishchenko, V.G. Pritupova. – Barnaul: IP Kolmogorov I.A., 2014.
4. Afanas'eva E.P. Sotsial'naya infrastruktura sela i puti obespecheniya ee ustoychivogo funktsionirovaniya (na primere Samarskoi oblasti): avtoref. dis. ... kand. ekon. nauk. – Orenburg, 2008. – S. 12.
5. Kalugina Z.I., Fadeeva O.P. Novaya paradigma sel'skogo razvitiya // Mir Rossii. – 2009. – № 2. – S. 34-49.
6. Mezhdunar. nauch.-prakt. konf., g. Barnaul, 25 iyunya 2014 g. / pod obshch. red. I.K. Mishchenko, V.G. Pritupova. – Barnaul: IP Kolmogorov I.A., 2014.
7. Sel'skoe khozyaistvo v usloviyakh prisoedineniya Rossii k VTO // Ekonomika sel'skogo khozyaistva Rossii. – 2012. – № 74. – S. 72-79.



УДК 351.81.003.13(571.15)

В.В. Горшков  
V.V. Gorshkov

### ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

#### THE WAYS TO IMPROVE THE EFFECTIVENESS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE MANAGEMENT OF A MUNICIPAL ENTITY

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, муниципальное образование, транспортная сеть, дорожный комитет, пассажирские перевозки, подвижной состав, транспортный поток, диспетчерская служба.

**Keywords:** transport infrastructure, municipal entity, transport network, road committee, passenger transportation, rolling stock, transportation flow, traffic control.

Основными видами муниципального транспорта в г. Барнауле являются автобусы, трамваи, троллейбусы, микроавтобусы. Общий объем внутригородских перевозок всеми видами пассажирского транспорта составляет 237-240 млн пассажиров в год. В 2013 г. маршрутная сеть общественного транспорта состояла из 107 маршрутов. Внутригородские перевозки осуществляются МУП «Горэлектротранс». Проведенный опрос оценки работы городского общественного транспорта жителями г. Барнаула показал, что 53,6% респондентов чаще всего для своих поездок используют автобусы, 37,6% – автобусы малой вместимости. Барнаульцы в основном выбирают транспорт по принципу близости к месту назначения (68,8%), на втором месте – цена билета и наличие социального проездного. По мнению 39% жителей Барнаула более регулярно ходят автобусы, на втором месте – трамваи (26%). Большинство тратят на поездку от 40 мин. до 1 ч, 26% добираются до места назначения более 1 ч (но не более 1,5 ч). Для повышения эффективности управления транспортной инфраструктурой МО г. Барнаула необходимы следующие мероприятия: дополнительное финансирование эксплуатации общественного транспорта, обновление транспортного состава, реконструкция дорог и строительство новых магистралей, стабилизация тарифов перевозок, оптимизация режима движения городского транспорта, создание современной системы слежения и управления городскими пассажирскими перевозками, введение электронного пассажирского билета, оптимизация работы транспорта в вечерние время, создание си-

стемы контроля за соблюдением водителем/кондуктором правил поведения.

The main means of municipal public transport in the city of Barnaul are buses, trams, trolley-buses and minibuses. The total volume of inner-city carriage by all means of passenger public transport is 237-240 million passengers per year. In 2013 the public transport network consisted of 107 services. The inner-city carriage is performed by the Municipal Unitary Enterprise "Gorelectrotrans". The survey of Barnaul residents on the inner-city public transport operation showed that 53.6% of respondents most often use buses for their trips, and 37.6% use minibuses. The residents choose the means of transport basing on the proximity to the destination (68.8%), and, secondly, on the fare and the availability of reduced fare travel cards. According to 39% of Barnaul residents, the bus services are more regular, followed by the trams (26%). Most passengers spend from 40 minutes to 1 hour for a trip, 26% get to their destination for more than one hour (but no more than 1.5 hour). To improve the effectiveness of transport infrastructure management of the municipal entity of Barnaul, the following should be implemented: additional funding of public transport operation, rolling stock renovation, road renovation and new road construction, stabilization of fares, optimization of urban traffic regimes, development of advanced passenger transport tracking and control system, implementation of electronic travel cards, optimization of transport operation in the evening, and monitoring system of a driver and a fare collector conduct.

**Горшков Виталий Викторович**, к.с.-х.н., доцент, Алтайский государственный аграрный университет. E-mail: vita-gorshkov@yandex.ru.

**Gorshkov Vitaliy Viktorovich**, Cand. Agr. Sci., Assoc. Prof., Altai State Agricultural University. E-mail: vita-gorshkov@yandex.ru.

### Введение

От развития транспортного комплекса зависят эффективность работы физических и юридических лиц, скорость и качество обмена товарами. Основными проблемами транспортного комплекса являются: старение парка транспортных средств, растущие текущие затраты на их эксплуатацию, сокращение численности подвижного состава большой вместимости и рост количества автобусов малой вместимости, снижение качества транспортного обслуживания населения, рост затрат населения на проезд, повышение бюджетных расходов на обеспечение работы пассажирского транспорта [1, 2].

Изменения в сфере транспортной политики муниципальных образований обусловили необходимость применения новых управленческих решений при организации работы общественного пассажирского транспорта. Это требует создания новых систем управления, способных эффективно реагировать на изменяющиеся условия среды и потребности населения [3].

В отечественной практике управления до настоящего времени не сформирован единый

подход к выбору эффективной модели управления транспортом. Отсутствует и общепризнанная единая модель управления транспортными комплексами крупнейших городов [4]. Актуальность работы обусловлена необходимостью оптимизации эффективного управления транспортным комплексом городского муниципального образования.

### Методика исследований

Исследования проводились в 2011-2013 гг. в муниципальном образовании (МО) г. Барнаула. **Целью** работы являлось исследование транспортной инфраструктуры г. Барнаула и разработка предложений по совершенствованию управления муниципальным транспортным комплексом.

В связи с указанной целью были поставлены следующие **задачи**:

- изучить организацию муниципального управления транспортным комплексом в г. Барнауле;
- провести оценку работы городского общественного транспорта жителями г. Барнаула;

– разработать мероприятия по повышению эффективности управления транспортной инфраструктурой муниципального образования г. Барнаула.

Объект исследования – управление транспортной инфраструктурой города. Предмет исследования – процесс, институты и механизмы транспортной инфраструктуры муниципального образования. Объект наблюдения – муниципальное образование города Барнаула.

### Результаты и их обсуждение

Управление муниципальным транспортным комплексом г. Барнаула осуществляет Комитет по дорожному хозяйству, благоустройству, транспорту и связи администрации г. Барнаула, который занимает ключевое место в транспортной инфраструктуре Алтайского края. Конфигурация транспортной сети края представлена магистральными транспортными осями Новосибирск-Барнаул-Бийск (Чуйский тракт) с севера на юго-восток и Барнаул-Рубцовск.

В 2013 г. маршрутная сеть общественного транспорта состояла из 107 маршрутов, в т.ч. 10 трамвайных, 3 троллейбусных, 45 автобусных. Внутригородские перевозки осуществляются муниципальным предприятием – МУП «Горэлектротранс» г. Барнаула и 53 коммерческими, из которых 23 – юридические лица и 30 – индивидуальные предприниматели. Маршрутная сеть 2380,1 км. Общий объем внутригородских перевозок всеми видами пассажирского транспорта оценивается в 237-240 млн пассажиров в год.

Из данных таблицы 1 следует, что удельный вес автомобильного транспорта вырос на 12,6%, этому способствовало обновление таксопарка крупных перевозчиков, таких как ООО «Евробус», ООО «Вега транс» и др. В 2013 г. снизилась численность пассажиров троллейбусов на 3,3%.

Подвижной состав предприятий пассажирского транспорта насчитывает 168 трамваев, 70 троллейбуса, до 380 автобусов малой, средней и большой вместимости, 450 автобусов особо малой вместимости. Основную пассажирскую нагрузку несут маршруты, соединяющие западную часть города с его деловым центром (табл. 2). Максимально нагруженные участки сети пр. Ленина, Красноармейский, Строителей, Павловский тракт, ул. Антона Петрова, ул. Юрина, пр. Космонавтов, ул. Малахова, ул. Попова.

В соответствии с действующими стандартами качества обслуживания населения автобусными перевозками для городов с численностью от 0,5 до 1 млн чел. необходимо от 1,3 единицы подвижного состава на 1000 жителей. Фактически на 1000 жителей г. Барнаула в конце 2013 г. приходилось 1,6 единиц общественного транспорта (табл. 3).

Длина путей движения городских автомобильных маршрутов, снизилась в период с 2011 по 2012 гг., что связано с передачей части городских маршрутов в ведение междугородного транспорта (табл. 3).

В городе отмечаются перегруженность улично-дорожной сети города, увеличение заторных ситуаций, что связано с концентрацией транспортных средств, отсутствием объездных магистралей, большим потоком транзитного транспорта и недостаточным количеством светофорных объектов.

Оценка работы городского общественного транспорта жителями г. Барнаула показала, что 53,6% для своих поездок используют автобусы, 37,6% – автобусы малой вместимости (АМВ) и Газели, на третьем месте трамваи (33,1%), 17,7% респондентов для поездок используют троллейбусы. При наличии выбора предпочтение респонденты отдали автобусам (44%), на втором месте – автобусы малой вместимости (АМВ) и Газели (27%), третье место занимают трамваи (20%), четвертое – троллейбусы (9%). Барнаульцы в основном выбирают транспорт по принципу близости к дому, работе (68,8%), на втором месте – цена билета, третьем – скорость движения. По принципу комфорта выбирают транспорт 12,4% жителей.

Для горожан важна регулярность движения пассажирского транспорта, определяющая удовлетворенность и транспортную утомляемость. По мнению 39% жителей Барнаула, более регулярно ходят автобусы, на втором месте – трамваи (26%), на третьем – АМВ (25%), на четвертом – троллейбусы. Барнаульцы выше оценивают качество обслуживания кондуктором/водителем в автобусах, ниже – в трамваях и троллейбусах и совсем малых процент людей (7%) считают лучшим обслуживанием в АМВ [5].

По всем видам транспортных средств пассажиры лучше оценивают санитарное состояние в троллейбусах и трамваях, а самые низкие оценки – АМВ и Газелей. Тепловой режим в салоне, по мнению пассажиров, лучше в троллейбусах и автобусах, а в трамвае – самый неудовлетворительный.

Таблица 1

Перевозки пассажиров коммерческим транспортом, тыс. чел.

Вид транспорта	Год			2013 г. в % к 2011 г.
	2011	2012	2013	
Автомобильный	136789,9	140234,9	154078,5	112,6
Трамвайный	60623,1	61456,9	61683,8	101,7
Троллейбусный	30229,1	31225,7	29227,5	96,7

Таблица 2

*Пассажирские перевозки коммерческого автотранспорта*

Показатель	Перевезено пассажиров, тыс. чел.			2013 г. в % к 2011 г.
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	
Барнаул в том числе по районам:	136789,9	140234,9	154078,5	112,6
Железнодорожный	19345,1	19987,7	24042,2	124,3
Индустриальный	34988,5	36674,9	39712,0	112,5
Ленинский	17456,9	18426,8	20740,4	118,5
Октябрьский	36431,7	37962,1	39631,6	108,8
Центральный	28567,7	27183,4	29952,3	104,8

Таблица 3

*Материально-техническая база пассажирского транспорта*

Показатель	Годы			2013 г. в % к 2011 г.
	2011	2012	2013	
Наличие подвижного состава общего пользования, шт.				
трамвайных вагонов	254	249	245	96,5
троллейбусов	63	63	70	111,1
автобусов	99	109	155	156,6
Эксплуатационная длина пути (линии) по видам транспорта, км				
трамвайных путей	55,6	55,6	55,6	100
троллейбусных линий	30,8	30,8	30,8	100
городских автомобильных маршрутов	205,6	192,7	292,4	142,2

Другим значимым показателем в работе ГПТ является скорость, обуславливающая продолжительность пребывания пассажира в поездке. Большая часть барнаульцев (63%) считают, что автобусы малой вместимости и Газели быстрее прибывают к месту назначения. До 40 мин. (норматив для Барнаула) тратят на поездку только 20% жителей города, большинство – от 40 мин. до 1 ч, 26% добираются более 1 ч (но не более 1,5 ч).

Важным показателем работы городского пассажирского транспорта является безопасность, включающая соблюдение во время поездок водителями правил дорожного движения и посадки/высадки пассажиров, торможения, ускорения, маневры, движение с открытой дверью и др. В Барнауле наиболее безопасным видом транспорта жители считают трамвай (61%), на втором месте – автобус, на третьем – троллейбус и только 3% респондентов считают безопасным транспортом АМВ и Газель [6].

Остаётся актуальной проблема финансирования транспортной инфраструктуры. Высокие бюджетные расходы на транспорт на 50-60% соответствуют требованиям предприятий и на 70-80% – изначально запланированным в муниципальных бюджетах, что вызывает рост задолженности перевозчиков.

При определении размера дотационных отчислений муниципалитет руководствуется предоставляемой самими транспортными предприятиями информацией о величине полученных ими убытков от пассажирских перевозок. Пользуясь несовершенством существующей методики расчета перевозок льготных категорий пассажиров, предприятия обосновывают любой размер понесенных

убытков. В результате администрации муниципальных образований, не имеющие возможности определить реальный размер понесенных предприятиями расходов по перевозке льготных категорий пассажиров и убытков, произвольно сокращают объем бюджетных дотаций.

Финансовая поддержка предприятий ГПТ из средств городского бюджета осуществляется вне зависимости от качества оказываемых предприятием услуг, поэтому организации не заинтересованы в повышении эффективности перевозок пассажиров. Рекомендуются следующие направления дотационной поддержки: 1) компенсация расходов предприятий ГПТ по пассажирским перевозкам, не покрываемых за счет выручки от реализации билетной продукции и размер бюджетного финансирования определяется на основе результатов эксплуатационной деятельности предприятия (убытков от перевозок); 2) компенсация расходов предприятий ГПТ, не покрываемых за счет собираемых ими доходов, когда учитываются результаты внеэксплуатационной деятельности предприятия (которая часто бывает прибыльна); 3) компенсация выпадающих доходов предприятий ГПТ, связанных с предоставлением права бесплатного проезда льготным категориям пассажиров, когда учитывается размер доходов, которые могло бы получить предприятие, если бы льготные категории пассажиров оплачивали свой проезд на транспорте в полном объеме; 4) компенсация расходов предприятий ГПТ по перевозке льготных категорий пассажиров, где размер бюджетного финансирования зависит от фактических расходов предприятия по перевозке льготных категорий пассажиров; 5) компенсация выпадающих доходов



предприятий ГПТ, связанных с установлением городской администрацией тарифа на пассажирские перевозки, на уровне ниже, чем расчетный тариф предприятия. За счет бюджета компенсируется разница между ними.

Для повышения обоснованности выделения бюджетных средств органам местного самоуправления необходимо напрямую связать возможность получения предприятием ГПТ дотаций из средств городского бюджета с качеством предоставляемых им услуг, а также обеспечить прозрачность деятельности как муниципальных предприятий ГПТ, так и частных предприятий (предпринимателей), действующих на рынке городских пассажирских перевозок. В этом случае проводимый органом местного самоуправления текущий мониторинг данного перевозчика будет способствовать определению реально обоснованного размера дотаций из средств городского бюджета.

Для совершенствования работы ГПТ в Барнауле предполагается: создать современную систему слежения и управления городскими пассажирскими перевозками. Для этого необходима организация единой системы управления всеми участниками пассажирских перевозок, привлеченными для обслуживания муниципальной маршрутной сети на территории города.

В целях обеспечения стабильной работы ГПТ необходимо создание независимой единой диспетчерской службы с выделением её из состава МУП «Горэлектротранс». Основными задачами МУ «ГДС» являются улучшение качества обслуживания пассажиров, осуществление оперативного контроля регулярности движения автобусов и троллейбусов на маршрутах и принятие мер по оказанию своевременной технической помощи транспортным средствам, осуществляющим пассажирские перевозки по городским маршрутам.

Организация эффективной службы контроля основывается, прежде всего, на применении современных технических средств связи, позволяющих определить точное местонахождение пассажирского транспортного средства, отслеживать скорость и регулярность его движения. Также необходимо использование современных средств информирования горожан о движении транспорта внутри транспортного средства и на остановочных пунктах, что снижает транспортную усталость пассажиров [7].

Основными исполнителями мероприятий по улучшению транспортного обслуживания граждан являются комитет по дорожному хозяйству, благоустройству, транспорту и связи, комитет по финансам, налоговой и кредитной политике, комитет экономического анализа и ценового регулирования, комитет по управлению муниципальной собственностью, МУП «Горэлектротранс» г. Барнаула, юридические и физические лица, осуществляющие пассажирские перевозки в г. Барнауле и ОГИБДД УВД по г. Барнаулу.

## Заключение

Общей целью работы всех видов городского транспорта общего пользования является удовлетворение потребностей населения и гостей города в передвижениях, что является залогом успешного социально-экономического развития г. Барнаула. С помощью городского транспорта общего пользования должно осваиваться 85% от объема перевозок по трудовым целям, в том числе городским электрическим транспортом – 50% перевозок. Основным направлением оптимизации транспортных потоков на территории МО является снижение концентрации транспорта и более эффективное управление ГПТ с повышением качества обслуживания.

## Библиографический список

1. Громов Н.Н. и др. Менеджмент на транспорте: учеб. пособие для вузов / под ред. Н.Н. Громова, В.А. Персианова. – М.: Академия, 2008. – 528 с.
2. Ванеев О.Н. Транспортное обслуживание населения на муниципальном уровне // Транспортное право. – 2010. – № 3. – С. 9-13.
3. Булатов Р.Б. Реформа местного самоуправления и проблемы транспортных перевозок населения муниципальных образований // Транспортное право. – 2006. – № 1. – С. 17-19.
4. Новик А.А. Правовое регулирование пассажирских перевозок городским транспортом общего пользования // Транспортное право. – 2005. – № 1. – С. 41-44.
5. Транспортная система Алтайского края: состояние, уровень безопасности, проблемы и перспективы развития. – Барнаул, 2012. – 59 с.
6. Социально-экономическое положение города Барнаула, 2013 г.: стат. доклад / Росстат, ТОГС по Алтайскому краю. – Барнаул, 2012 – 66 с.
7. Комплекс мер по активизации социально-экономического развития Барнаульского управленческого округа. – Барнаул, 2013. – 41 с.

## References

1. Gromov N.N. i dr. Menedzhment na transporte: ucheb. posobie dlya vuzov / pod red. N.N. Gromova, V.A. Persianova. – M.: Akademiya, 2008. – 528 s.
2. Vaneev O.N. Transportnoe obsluzhivanie naseleniya na munitsipal'nom urovne // Transportnoe pravo. – 2010. – № 3. – S. 9-13.
3. Bulatov R.B. Reforma mestnogo samoupravleniya i problemy transportnykh perevozk naseleniya munitsipal'nykh obrazovaniy // Transportnoe pravo. – 2006. – № 1. – S. 17-19.
4. Novik A.A. Pravovoe regulirovanie passazhirsikh perevozk gorodskim transportom obshchego pol'zovaniya // Transportnoe pravo. – 2005. – № 1. – S. 41-44.

5. Transportnaya sistema Altaiskogo kraya: sostoyanie, uroven' bezopasnosti, problemy i perspektivy razvitiya. – Barnaul, 2012. – 59 s.

6. Sotsial'no-ekonomicheskoe polozhenie goroda Barnaula, 2013 g.: stat. doklad / Rosstat,

TOGS po Altaiskomu kraju. – Barnaul, 2012. – 66 s.

7. Kompleks mer po aktivizatsii sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Barnaul'skogo upravlencheskogo okruga. – Barnaul, 2013. – 41 s.



УДК 338.242.42

Н.И. Коляда  
N.I. Kolyada



## ГОСУДАРСТВЕННОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА КАК ПОКАЗАТЕЛЬ СОЦИАЛЬНО ОРИЕНТИРОВАННОЙ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

### STATE FINANCING OF THE AGRICULTURAL SECTOR AS AN INDICATOR OF SOCIALLY ORIENTED MARKET ECONOMY

**Ключевые слова:** социальное государство, социально ориентированная рыночная экономика, государственные программы, государственная поддержка, налогово-бюджетная политика, сельское хозяйство, дотации, коэффициент поддержки производителей, малообеспеченные слои, коэффициент государственного финансирования стоимости продукции сельского хозяйства.

Формирование социально ориентированной рыночной экономики должно осуществляться на основе государственных программ, обеспеченных соответствующим финансированием. Государственная Дума России ежегодно принимает значительное число решений, направленных на развитие системы социального обеспечения. Аналогично принимаются и решения, способствующие поддержке и развитию сельского хозяйства, но эти программы не относят к вопросам социального развития. Субсидии, дотации и иные формы поддержки сельского хозяйства позволяют решить проблему обеспечения продовольствием малообеспеченных слоёв населения. В экономической науке должны быть выделены признаки и показатели, которые бы чётко определяли, какой тип экономики можно отнести к социально ориентированной. Сам набор данных должен включать не только принятые в социально-экономической статистике показатели обеспечения населения продуктами питания, образовательными, медицинскими и социальными услугами, но и относительные показатели финансирования этих программ. К одним из таких относительных критериев можно отнести показатель «коэффициент государственного финансирования стоимости продукции сельского хозяйства». По факту проведения налогово-бюджетной политики использование данного параметра, наряду с рядом других, показывает реальное участие государства в развитии человеческого капитала. Сравнение расходов государственного бюджета России с бюджетами развитых стран Запада однозначно говорит о том, что создание социально ориентированной рыночной экономики является политической декларацией. Так, в развитых европейских государствах доля

дотаций сельскому хозяйству доходит до 70% от стоимости его продукции. В нашей стране эта доля колеблется от 3,5 до 6,4%. Более того, в 2014 г. произошло снижение данного параметра относительно предыдущего года. Таким образом, необходимо констатировать не только низкий уровень предложенного показателя, но и отсутствие его устойчивого роста.

**Keywords:** social state, socially oriented market economy, state programs, state support, fiscal policy, agricultural sector, grants, Producer Support coefficient, low-income groups, coefficient of state financing agricultural production cost.

The formation of a socially oriented market economy should be based on state financed programs. The State Duma of Russia yearly passes a considerable number of acts focused on the development of social welfare system. Similarly, the acts are passed to promote the support and development of agricultural sector though those are not considered to be social development acts. Subsidies, grants and other forms of support for agriculture enable solving the problem of food supply for low-income people. The economic science should clearly define the features and indicators to refer a type of economy to a socially oriented one. The indicator "coefficient of state financing agricultural production cost" may be used as one of these relative criteria. According to the fiscal policy the use of this indicator along with some other indicators demonstrates the real participation of the state in the development and increase of human capital. The comparison of state budget expenses of Russia with the budgets of the western developed countries unambiguously proves that the formation of a socially oriented market economy is a political declaration. For example, the percentage of grants for agricultural sector in the developed European countries reaches 70% of its production costs. In our country this percentage varies from 3.5% to 6.4%. Moreover, in 2014 this indicator decreased as compared to the previous year. Consequently, we have to state both a low level of the proposed indicator and the lack of its stable growth.