**Сфера услуг транспортного комплекса в условиях развития постиндустриальных тенденций в современной экономике**

Казимирова Анастасия Алексеевна, студент Колледжа

Московская государственная академия водного транспорта – филиал ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова», г.Москва

Руководитель: Юдина Наталья Игоревна, преподаватель

Транспорт является основой формирования внутреннего и международного рынков, обеспечивая развитие нормальной рыночной экономики. Он наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, и является важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей.

Целью данного реферата является изучение сферы услуг транспортного комплекса в условиях развития постиндустриальных тенденций в современной экономике, определение перспектив развития транспорта.

Современный транспортный комплекс подвержен влиянию противоречивых тенденций: являясь инфраструктурной отраслью, транспорт находится в зависимом положении от отраслей производства материально-вещественных благ, а будучи особой отраслью экономики, транспорт оказывает существенное влияние на региональное распределение производственных мощностей, участвует в процессе воспроизводства и выступает важной составной частью системы экономических отношений.

Предметом нашего исследования является изучение данной проблемы на основе научных материалов: статей, книг, монографий и т.д.; различные статистические данные.

В связи со всем вышесказанным структура работы представлена введением, двумя главами, их подразделами и заключением. Во введении определяется актуальность, цели и задачи, объект и предмет исследования. В первой главе рассматриваются перспективы развития транспорта и сферы услуг Российской Федерации. Вторая глава рассматривает непосредственно состояние и перспективы развития транспортной системы Красноярского края. В заключении подведем итоги данной работы.

*Единая Транспортная Система*(ЕТС) представляет собой совокупность эффективно взаимодействующих независимо от формы собственности и ведомственной подчиненности видов транспорта – путей сообщения транспортных средств (с производственно – управленческим персоналом), обеспечивающих погрузочно-разгрузочные работы, перевозку людей и грузов с использованием современных прогрессивных технологий в целях наилучшего удовлетворения спроса населения и грузовладельцев на транспортные услуги.

Это, достаточно «сухое» определение имеет под собой весьма реальную базу. Действительно, наличие в нашей стране различных форм собственности на транспортные средства и инфраструктуру транспорта подчеркивает крайнюю необходимость именно «эффективного взаимодействия».

Главной задачей ЕТС должно стать наилучшее удовлетворение потребностей транспортных услуг на основе эффективного взаимодействия этих элементов внутренней среды транспортно – дорожного комплекса с учетом экологичности, надежности, безопасности и социальной справедливости транспортного обслуживания внешней среды. В настоящее время, несмотря на определенные научные результаты и практические усилия по формированию единой транспортной системы, единство транспортного комплекса в России полной мере не обеспечено. И дело не только в технических трудностях или отсутствии единого управляющего органа. Такой орган создан – Министерство транспорта Российской Федерации. Однако, «состыковать» различные виды транспорта, да еще при рыночных отношениях и разных формах собственности, труднее, чем это было раньше, по многим причинам. Это и недостаточность развития транспортных ресурсов, и несовершенство экономических и юридических механизмов взаимодействия видов транспорта.

Транспорт удовлетворяет одну из важнейших потребностей человека – потребность в перемещении. Однако практически ни один вид транспорта (кроме, пожалуй, автомобильного, и то не всегда) не может самостоятельно обеспечить полный цикл перемещения по схеме «от двери до двери» или «от дома до дома». Такое перемещение возможно лишь при четком взаимодействии отдельных частей транспортного комплекса. Организация работы такого комплекса, как ЕТС России, является одновременно и сложной задачей, и насущной для экономики страны потребностью, которая соответствует интеграционным тенденциям социально – экономического развития человечества, достижениям научно – технического прогресса и стратегическим интересам России. При этом единство транспортной системы России не должно означать ее обособленности от путей сообщения сопредельных государств и территорий, особенно стран СНГ, развитие и функционирование которых в течение столетий осуществлялось в едином комплексе.

В недавнем прошлом основой ЕТС считалась общественная форма собственности на транспортные ресурсы. В связи с проведением рыночных реформ, акционированием и приватизацией части транспортных средств понятие единства подвергается серьезному испытанию.При этом упор делается на то, что не единство, а конкуренция,в том числе и между видами транспорта, является двигателем рынка транспортных услуг. Следует подчеркнуть, что нет единой схемы рынка, и рыночный механизм нельзя абсолютизировать. Главное – положительный конечный результат, коим являются условия и качество жизни человека, его благосостояние, социальная и экологическая защищенность, общепринятый уровень свободы. Конкретным конечным результатом должна быть эффективная ресурсосберегающая, обеспечивающая достойную жизнь человека экономика, важнейшей частью которой является транспорт.

Очевидно, что высокой эффективности транспортного обслуживания производства можно достичь только в том случае, если проектировать и оптимизировать не отдельные виды сообщений, а всю транспортную сеть, рассматриваемую как единое целое, состоящее из разнородных звеньев, различающихся своими функциями и возможностями. Транспортная сеть предназначается для удовлетворения спроса на перевозки конкретного региона с учетом его структуры. Единый подход позволяет значительно сократить расходы всех ресурсов, в том числе и временные, а также обеспечить максимальную пропускную способность сети при ограничениях на объем используемых ресурсов. Рассмотрение транспортной сети как единого целого позволяет установить:

* рациональное соотношение между всеми видами транспорта на всевозможных направлениях перевозок и
* предотвратить необоснованное дублирование линий различными видами транспорта, что практически неизбежно при изолированном анализе отдельных транспортных систем.

Такой подход к решению транспортных проблем практикуется довольно редко, и это связано с еще существующей ведомственной разобщенностью нашего транспорта. Различные виды транспорта должны функционировать во взаимосвязи, обеспечивая единообразие транспортного обслуживания клиентов. Единство транспортной системы достигается в:

* *технической сфере* взаимодействия, которая предполагает унификацию, стандартизацию и согласование параметров технических средств разных видов транспорта, а также пропускной и перерабатывающей способности взаимодействующих систем;
* *технологической сфере*взаимодействия, которая обеспечива­ется единством технологии, совмещенных и взаимоувязанных графиков работы транспорта, отправителей и получателей грузов, непрерывных планов-графиков работы транспортных узлов;
* *информационной сфере* взаимодействия, которая обеспечивает совместимость информации по содержанию, формам представления, скорости и своевременной выдаче информации одним видом транспорта для принятия решений на другом;
* *правовой сфере* взаимодействия, основу которой составляют Устав железнодорожного транспорта, Устав внутреннего водного транспорта, Кодекс торгового мореплавания, Устав автомобильного транспорта, сборник правил перевозок и тарифов, правила планирования перевозок;
* *экономической сфере* взаимодействия, основу которой составляет единая система планирования, распределение перевозок по видам транспорта, наличие или отсутствие ресурсов;
* *использование наработанного опыта* взаимодействия разных видов транспорта в узлах.

При этом каждый вид транспорта осуществляет перевозки в наивыгоднейшей для него сфере, а комплексная ЕТСв целом призвана обеспечивать полное удовлетворение потребностей общества в перевозках грузов и пассажиров.

Транспорт образно называют “кровеносной системой” хозяйства. С его помощью осуществляется перемещение огромных масс грузов и пассажиров как внутри городов, так и в междугородном, межрайонном и международном сообщениях. Надежные транспортные связи являются необходимым и обязательным условием специализации любых территорий на производстве продукции, предназначенной для потребления за их пределами. Н.Н. Баранский писал: “Районы в экономическом смысле как специализированные ванные, дифференцированные части единого хозяйственного целого - мыслимы только при наличии достаточно уже развитого транспорта. Иными словами, транспортные связи - основа территориального разделения труда.

Транспорт - самостоятельная отрасль хозяйства, которую следует отнести к производственной сфере. Сюда же логично включить и перемещение людей с трудовыми целями. Перемещение грузов и пассажиров является одновременно и производственным процессом, и продукцией транспорта. В настоящее время в транспортном комплексе России занято около 4 млн. человек, на него приходится свыше 1/10 всех основных фондов экономики страны и валового внутреннего продукта. На транспорт выпадает, чуть ли не 1/З услуг, оказываемых населению.

Для России с ее огромными пространствами, суровым климатом и крупными перевозками массовых грузов на большие расстояния первостепенное значение имеют всепогодные виды наземного транспорта, отличающиеся наименьшими издержками. К таким видам транспорта в первую очередь относятся железнодорожный и трубопроводный. Именно на них падает основной объем грузовой работы отечественного транспорта.

Водный и автомобильный транспорт играют в России значительно меньшую роль, чем в экономически развитых странах Западной Европы, США и Японии. Первый - из-за замерзаемости большинства морей и всех рек, имеющих относительно короткий навигационный период, второй - как из-за более поздней автомобилизации России, так и в силу более высоких удельных затрат на строительство и эксплуатацию автодорог и автотранспорта в суровых и сложных климатических условиях. Больше всего грузов (почти 1/2) перевозит автотранспорт. Однако его рол в общей тонно-километровой работе (грузообороте) транспорта России невелика. Это объясняется крайне незначительными средними расстояниями перевозки грузов (плечом): в основном в пределах городов и их ближайшего окружения, в карьерах открытых разработок полезных ископаемых, на лесовозных дорогах в районах лесозаготовок и т.д.

По суммарным объемам перевозки грузов и тонно-километровой работе транспорта Россия, наряду с США, занимает лидирующие позиции в мире. Современное состояние транспортного комплекса страны определяется сложившимся положением, характеризующимся спадом производства снижением инвестиционной активности, ростом цен, нестабильностью внутриполитической обстановки. Это привело к снижению спроса на перевозки, сокращению их объемов, осложнению финансового положения транспортных предприятий и ускорению изношенности транспортных средств.

Хочу рассказать, об одном из распространенном виде транспорта, который мне ближе всего по душе.

**Водный транспорт**

Морской транспорт - один из старейших видов транспорта, использующий для массовой перевозки грузов и пассажиров преимущества дешевого естественного водного пути (океаны, моря и морские каналы).

Морской торговый флот дореволюционной России, а затем и Советского Союза был одним из крупнейших в мире, занимая по общему тоннажу и объему грузооборота 5-7 места. Распад СССР серьезно подорвал роль морского транспорта России и в каботажных, и в экспортных перевозках.

Действительно, накануне распада СССР 3/4 суммарного грузооборота морского транспорта страны приходилось на грузы России, а более 2/3 грузов обрабатывалось в более удобных и лучше оборудованных портах союзных республик (в основном на Украине, в 1iтонии, Латвии и Литве). Именно в эти порты направлялась большая часть союзных капиталовложений на новое строительство и реконструкцию береговых сооружений. Так, например, строительство одного лишь Новоталлинского торгового порта, лучшего нi Балтике по оборудованию, обошлось в 2,4 млрд. долларов. Значительны и расходы на сооружение нефтеналивного порта в Вентепилсе (куда был проложен нефтепровод из России), современных портовых терминалов в Клайпеде, Лиепае, Риге. Помимо утраты Россией в результате распада СССР наиболее удобных и современных морских портов, она лишилась и большей части торгового флота. Использование же Россией морских портов бывших союзных республик сопряжено с дополнительными финансовыми за тратами и таможенными неудобствами.