***Основы транспортного процесса (общие понятия и определения).***

Транспортная система – комплекс различных видов транспорта, находящихся в зависимости и взаимодействии при выполнении перевозок.

**Чаще всего она рассматривается как целостная отрасль национальной экономики, в состав которой входят:**

- транспортная сеть всех видов транспорта общего и необщего пользования;

- подвижные транспортные средства;

- трудовые ресурсы транспорта;

- система управления всеми видами транспорта на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

Транспорт общего пользования выступает как самостоятельная отрасль материального производства. Он обслуживает сферу обращения, обеспечивая связь между сферой производства и сферой потребления. Транспорт общего пользования – это транспорт, который в соответствии с действующим законодательством обязан осуществлять перевозки грузов и пассажиров, кем бы эти перевозки не были предъявлены: государственным предприятием или учреждением, общественной организацией, фирмой или частным лицом.

В отличие от транспорта общего пользования, транспорт необщего пользования выполняет перевозки продукции внутри сферы производства, т.е. для конкретного предприятия, организации или фирмы. Перевозки, которые он выполняет, являются внутрипроизводственными или технологическими. Ведомственный транспорт промышленных предприятий называется промышленным транспортом.

Автомобильные или железные дороги (как правило, небольшой длины), принадлежащие тому или иному транспортному предприятию, называются подъездными. В транспортной системе страны имеется густая сеть таких дорог. Суммарная протяженность железнодорожных подъездных путей превышает протяженность железных дорог общего пользования. Более половины судов речного флота (в основном небольшой грузоподъемности и мощности) принадлежат различным ведомствам (предприятиям нефтяной и газовой промышленности, лесного, коммунально-бытового хозяйства и т.п.) В отличие от транспорта общего пользования, промышленный транспорт представлен также специальными транспортными средствами, такими как канатные и подвесные дороги, пневмотранспорт и др.

Кроме деления на транспорт общего и необщего пользования, в некоторых случаях подразделяют транспорт на магистральный и немагистральный. С одной стороны, магистральный – синоним транспорта общего пользования, а немагистральный – необщего (например, промышленный транспорт – это транспорт немагистральный). С другой стороны, термин «магистральный транспорт» применяется для обозначения путей сообщения, связывающих крупные города и промышленные центры страны или крупного региона. В этом случае небольшие ответвления от основных магистралей, несмотря на то, что они входят в состав сети общего пользования, не считаются звеньями магистрального транспорта и обычно именуются линиями местного значения.

***Структура транспортной системы РФ.***

Структурно транспорт можно представить как систему, состоящую из двух подсистем: транспорта общего и необщего пользования (рис. 1.2).

**В зависимости от целей экономического анализа транспорт общего пользования группируется следующим образом:**

- универсальный (железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный) и специальный;

- внутренний (осуществляющий перевозки внутри страны) и внешний (обычно морской, выполняющий перевозки не только внутри страны, но и за границу);

- круглогодичный (железнодорожный, автомобильный и т.д.) и сезонный (внутренний водный).



Рисунок 1.2 Структурная схема транспортной системы

***Сущность и концепция развития единства транспортной системы в условиях рынка.***

ЕТС – понятие, подчеркивающее социально-экономическое единство всех видов транспорта.

Сущность развития единства транспортной системы заключается во взаимодействии различных видов транспорта при выполнении перевозок. В условиях рынка для транспортных фирм необходимо создание и планирование единой технологии транспортировки, т.е. перевести конкуренцию между видами транспорта в область взаимодополняемости. Дальнейшее развитие единства транспортной системы идет по пути совершенствования подвижного состава и создания возможности его работы на разных видах транспорта. Это направление может быть отнесено к интермодальному (от лат. inter – между и modal – касающийся формы).

В современных условиях для транспорта главное – соблюдение требований заказчика по своевременности («точно в срок»), объему и качеству транспортировки грузов и безопасная в срок доставка пассажиров. Это достигается внедрением логистического подхода, позволяющего оптимизировать работу отдельных элементов транспортного процесса и объединять их в единую систему.

***Показатели работы транспортной системы РФ.***

Любой вид транспорта располагает своей собственной системой показателей, которая сложилась исторически и отражает его уникальность и неповторимость, учитывает технико-экономические и другие особенности.

**Однако многие показатели являются общими для всех видов транспорта. Условно их можно разделить на следующие группы:**

- показатели перевозочной и погрузочно-разгрузочной работы (грузо- и пассажирооборот, объем перевозок грузов и пассажиров, приведенный грузооборот, объем отправления, объем прибытия);

- показатели эксплуатационной работы (средняя грузонапряженность, средняя дальность перевозок, скорость доставки грузов, использование грузоподъемности подвижного состава и время его оборота, среднесуточный пробег);

- показатели экономической эффективности и финансовые (себестоимость, производительность труда, [фондоотдача](https://studopedia.ru/2_36212_pokazateli-fondootdachi.html), фондоемкость, доходы, расходы, прибыль, [рентабельность](https://studopedia.ru/3_73924_rentabelnost-pokazateli-rentabelnosti.html)).

***Место транспорта в экономике России и мировой транспортной системе.***

Транспорт представляет собой отрасль производства, обеспечивающую жизненно необходимую потребность общества в перевозке грузов и пассажиров. Транспорт входит в состав инфраструктуры производства, обслуживающий основные отрасли национальной экономики: добывающую, перерабатывающую промышленность, сельское хозяйство, а также связь, энергетику, систему МТС.

Транспорт участвует в производственном процессе любого предприятия, перевозя сырье, полуфабрикаты, готовую продукцию, являясь обязательным условием общественного производства. Он также активно воздействует на весь процесс расширения производства, на формирование и потребление запасов продукции.

При этом транспорт объединяет в единое целое все отрасли национальной экономики, регионы страны, служит общим условием развития и функционирования, играет важную роль в размещении производительных сил.

Кроме того, он является единственным средством, обеспечивающим циркуляцию товаров путем их перемещения и как бы продолжает процесс производства, доставляя товар в сферу потребления для реализации. Только в этом случае образуется система: Д-Т-Д, на которой строится любая экономика.

Транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынков. Он является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры. С одной стороны, от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятия, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью.

С другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно. Отсюда невозможен и сам рынок. Транспорт оказывает существенное влияние на экономический рост страны, расширение торговли, повышение уровня жизни ее граждан. Отсюда состояние транспорта – один из показателей уровня развития страны. Транспорт является достаточно трудоемкой отраслью, в которой трудится более % работающих граждан страны. Транспортная отрасль потребляет порядка 60% нефтепродуктов, 20% стали, 80% свинца, 40% лакокрасочных изделий, т.е. около 30 млн. т различных грузов – на всех видах транспорта.

Значение транспорта возрастает на современном этапе развития рыночных отношений в результате роста городов, развивающейся экономики, когда особо остро ставится вопрос о соблюдении сроков доставки груза, а также пассажиров в целях экономии времени. Недооценка роли транспорта приводит к отставанию отдельных отраслей промышленного производства и сельского хозяйства.

Таким образом, транспорт способствует прогрессу общества, в результате чего считается одной из важнейших отраслей национальной экономики. Транспорт – стратегически важный комплекс, в значительной степени определяющий мощь государства, т.к. обеспечивает нужды общества в перевозке своих объектов: грузов и пассажиров.

**Структуру транспортной сети России составляют наземные, водные и воздушные пути (линии) сообщения, протяженность которых составляет, тыс. км:**

Железные дороги МПС - 87,6

Железнодорожные подъездные пути предприятий - 95,0

Внутренние водные (речные) судоходные пути - 101,0

Автомобильные дороги с твердым покрытием - 750,0

В том числе общего пользования - 463,0

Магистральные нефтепроводы - 65,0

Магистральные газопроводы - 145,0

Воздушные линии - 800,0

В том числе международные - 200,0

***Проблемы (научные, экологии, безопасности) и перспективы развития транспортной системы РФ.***

Последствия глубокого социально-экономического кризиса не позволяют России рассчитывать на новое крупномасштабное производство в ближайшее десятилетие. Отсюда, основное внимание должно быть уделено реконструкции и перевооружению транспорта. В связи с этим разработана и осуществляется федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России», рассчитанная на 2002-2010 гг.

Основной системной проблемой, обозначенной в Транспортной стратегии РФ на период до 2020 г, является несоответствие между низким уровнем развития транспортной отрасли, эффективностью и качеством функционирования, возрастающим спросом экономики и общества на транспортные услуги.

Стратегия является одним из инструментов реализации программы социально-экономического развития РФ на среднесрочную перспективу /2006-2008 гг/ и позволяет увязать основные направления транспортной политики с федеральными и ведомственными целевыми программами, реализуемыми в среднесрочной перспективе.
Ключевые положения стратегии увязаны с докладом о результатах и основных направлениях деятельности Минтранса России на 2006-2008 гг и с ФЦП "Модернизация транспортной системы России /2002-2010 годы/", корректировка которой, в том числе включение новой подпрограммы "Развитие экспорта транспортных услуг", в настоящее время завершается Минтрансом.

Подпрограмма предполагает развитие механизма государственно-частного партнерства в сфере транспортной инфраструктуры, включая использование концессионной модели работы с инвестором, обеспечение динамичного роста вклада транспорта в валовый внутренний продукт за счет развития экспорта услуг транспортного комплекса, с использованием при ее реализации средств Инвестиционного фонда РФ.
Кроме того, стратегия предполагает разработку новой ФЦП "Развитие общественного пассажирского транспорта /2007-2015 годы/".

**В докладе о результатах работы и основных направлениях деятельности Министерства транспорта РФ определены следующие приоритетные цели деятельности министерства:**

1) развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;

2) повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;

3) повышение конкурентоспособности транспортной системы и реализация транзитного потенциала страны;

4) повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

5) улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений в транспортном комплексе.

Достижение первой стратегической цели Минтранса предусматривается путем выполнения следующих тактических задач: повышение качества федеральных автомобильных дорог, в первую очередь, за счет приведения всей сети федеральных автодорог в нормативное состояние; рост технической оснащенности инфраструктуры в приоритетных аэропортах, повышение качественных характеристик и надежности внутренних водных путей; развитие железнодорожной инфраструктуры по объектам, для которых требуется бюджетное участие; развитие спутниковых навигационных систем в интересах транспорта.

Вторая стратегическая цель министерства включает задачи, направленные на решение социальных проблем, связанных с транспортной доступностью. К их числу относятся, прежде всего, перевозки пассажиров в районах Крайнего Севера и перевозки пассажиров из Калининградской области на основную территорию России, организация круглогодичного доступа для населения к единой сети автодорог, восстановление объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Чеченской Республики, содействие развитию метрополитенов в РФ.

Достижение третьей стратегической цели Минтранса планируется за счет решения следующих тактических задач: улучшение состояния автодорог в составе международных транспортных коридоров, привлечение российских внешнеторговых грузов в российские порты, увеличение парка морских обслуживающих судов, а также реализация проектов развития экспортной инфраструктуры, включая железнодорожные станции, морские и речные порты, аэропорты, комплексы логистической инфраструктуры, пункты пропуска через государственную границу.

В рамках четвертой цели Минтранс поставил задачи по обеспечению антитеррористической защищенности объектов транспорта, повышению безопасности мореплавания, снижению количества дорожно-транспортных происшествий, обеспечению деятельности аварийно-спасательных служб, находящихся в ведении министерства, улучшению профессиональной подготовки и медицинского обслуживания персонала, особенно летных кадров, созданию и обновлению геодезических и картографических материалов.

На решение пятой стратегической цели министерства направлены задачи по созданию условий для обновления парка транспортных средств, подготовки и реализации проектов государственно-частного партнерства, в том числе, подготовки к реализации ряда проектов строительства платных дорог.

Расходы Минтранса РФ на реализацию бюджетных программ в 2006 г составили 174,6 млрд руб, или 98,3 % от общего объема расходов. Из них на реализацию федеральных целевых программ /ФЦП/ направлено 151,3 млрд руб, в том числе на реализацию ФЦП "Модернизация транспортной системы России /2002-2010 годы/" - 143,1 млрд руб. На реализацию ведомственных целевых программ выделено 23,3 млрд руб.