

УДК 338.47

© **Иванна Ивановна Дерен,**

доктор экономических наук, доцент,
профессор кафедры гуманитарных и
социально-экономических дисциплин,
Владимирский юридический институт
Федеральной службы исполнения наказаний
deren-ivanna@yandex.ru

Deren Ivanna Ivanovna,

Dr. Sci. (Econ.), Associate professor,
Professor of the Department of Humanities
and Socio-Economic Studies, Vladimir Law
Institute of the Federal Penitentiary Service

© **Анна Ивановна Любаева,**

начальник отдела тарифов энергетического
комплекса Министерства государственного
регулирования цен и тарифов
Владимирской области
anna.lybaeva@mail.ru

Lyubaeva Anna Ivanovna,

Head of the Tariff Department of the Energy
Complex of the Ministry of State Regulation
of Prices and Tariffs of the Vladimir Region

СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К ДЕФИНИЦИИ «ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ» И КЛАССИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Modern approaches to the definition of "economy of transport services" and classification of transport services

Аннотация: в статье авторами проанализированы понятия «экономика» и «экономика транспортных услуг», приведены основные задачи экономики транспортных услуг. Рассмотрены особенности транспортной политики государства в современной отечественной экономике. В статье раскрыты классификация транспортных услуг и ее значение при управлении транспортными услугами.

Abstract: The authors conducted analyzes the concepts of «economy» and «economy of transport services», presents the main tasks of the economy of transport services. The features of the transport policy of the state are considered. The article considers the classification of transport services and its significance in the management of transport services.

Ключевые слова: транспортная услуга, классификация, классификация транспортных услуг, перевозки, экономика, экономика транспортных услуг, управление, управление транспортными услугами.

Keywords: transport service, classification, classification of transport services, transportation, economics, economics of transport services, management, management of transport services.

В условиях значительного влияния транспортных услуг на развитие общества, функционирование экономики, повышение производительности, улучшение социальной обстановки становится важным оптимизировать и повысить эффективность управления транспортными услугами.

Обновление парка общественного транспорта в России является одной из важнейшей задач, при ее решении необходимо опираться на отечественную промышленность. Сегодня регионы заявляют о потребности до 2030 года обновить более 57 тыс. автобусов, 5 тыс. троллейбусов и 4 тыс. трамваев. Об этом сообщил в августе 2023 года президент РФ В. В. Путин на заседании Президиума Госсовета [4].

В России, по данным Росстата, объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования в 2022 году составил 14,44 млн. человек, пассажирооборот по видам транспорта общего пользования – 508,4 млрд. пассажиро-километр. По оперативным данным, в первом полугодии 2023 года наблюдается тенденция к росту как объема перевозок пассажиров транспортом общего пользования (на 7,7 % к первому полугодью 2022 года), так и пассажирооборота по видам транспорта общего пользования (на 18 % к первому полугодью 2022 года) [2].

Исследуя внутренний финансовый контроль на региональном уровне, необходимо уделить внимание и конкретным финансовым потокам, на которые и направлен внутренний финансовый контроль, в том числе в части бюджетных расходов на приобретение общественного транспорта [3, с. 147].

Экономика как хозяйство связана с другими отраслями жизни общества (социальная, политическая, духовная), так и экономика как общественная наука связана с другими науками (история, социология, психология, политология, юриспруденция, менеджмент и др.).

Если экономику рассматривать как совокупность хозяйственных единиц, то в зависимости от величины объекта экономика делится на мировую (т.е. народное хозяйство всей планеты или совокупность национальных экономик, которые объединены между собой международными отношениями), национальную (т.е. хозяйство отдельных стран), региональную (т.е. хозяйство отдельных континентов или межгосударственных объединений или отдельных регионов одного государства).

Многочисленные определения понятия «экономика» сводятся к тому, что экономика в целом изучает отношения, возникающие в процессе производства, распределения, обмена и потребления товаров, работ и услуг.

Экономика прикладная – часть экономической науки, изучающая реальные экономические объекты и процессы, призванная обслуживать практическую экономику [5, с. 494].

При этом каждая отрасль экономики специфична. Например, экономика транспортных услуг исследует экономические отношения, возникающие в процессе оказания транспортных услуг.

Экономика транспортных услуг как хозяйство представляет собой, на взгляд авторов статьи, совокупность объектов, процессов, средств, используемых людьми для жизнеобеспечения и удовлетворения потребностей посредством оказания транспортных услуг.

Для достижения эффективности в управлении транспортными услугами необходимо исследовать процессы их функционирования и развития, которые зависят от вида транспортной услуги. При всем многообразии подходов к группированию транспортных услуг в настоящее время единая их классификация отсутствует.

Классификация – это распределение объектов по видам (группам, классам и т. п.) на основе их общих признаков, сходства и различий, которые отражают связи между видами объектов в одной системе. Вид транспортной услуги определяется как совокупность однородных транспортных услуг, характеризующихся общими технологическими признаками [1].

Проанализировав многочисленные классификации транспортных услуг, можно выделить ряд основных признаков распределения транспортных услуг по группам и представить в виде схемы (рис. 1).

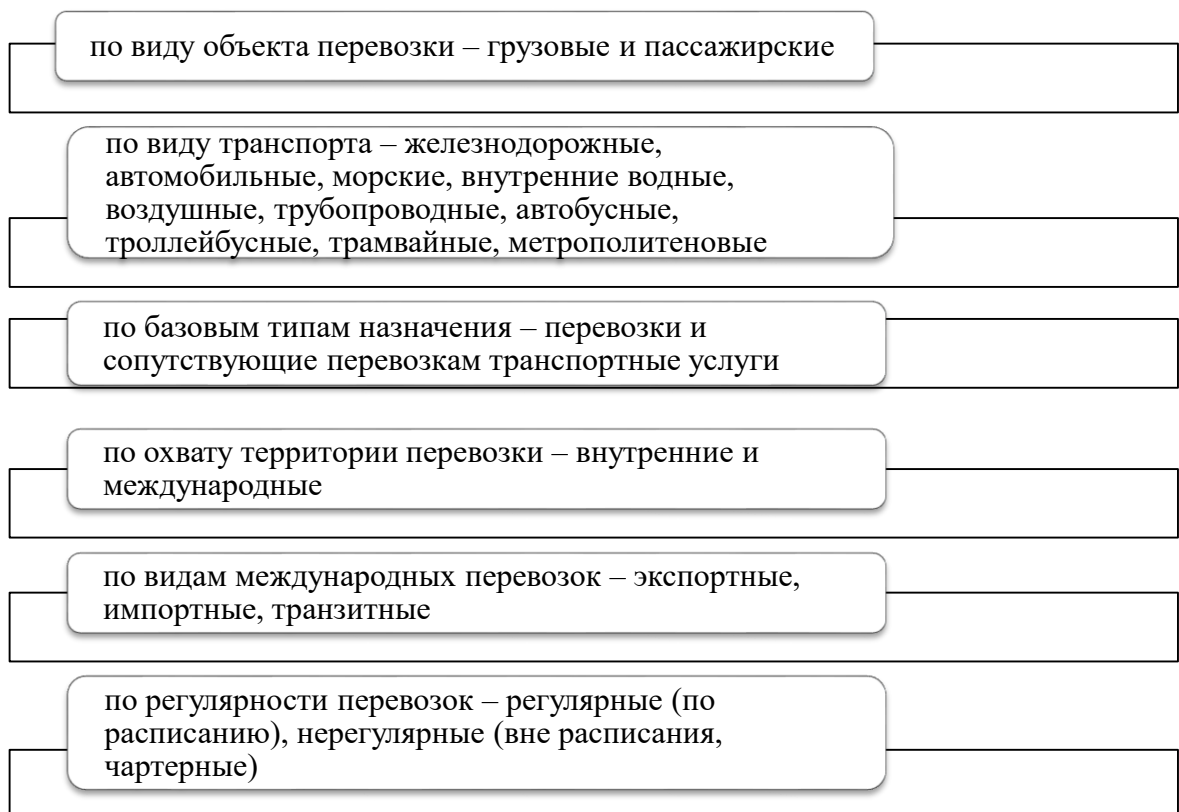


Рис. 1. Классификация транспортных услуг

На взгляд авторов статьи, классификация транспортных услуг имеет важное значение при управлении транспортными услугами. Распределение транспортных услуг по категориям позволит выстроить эффективную модель управления, определить правила оказания конкретной транспортной услуги, выявить сильные и слабые стороны транспортной системы как отдельного предприятия, так и региона и страны в целом.

Например, при выполнении общего процесса по перемещению объекта (груз, пассажир и его багаж) к грузовым и пассажирским перевозкам должны устанавливаться индивидуальные требования к качеству.

При грузовых перевозках необходимо обеспечить, в первую очередь, своевременность доставки грузов и сохранность перевозки грузов, а при пассажирских перевозках важно также обеспечить безопасность услуг по перевозке пассажиров и комфортность перевозки пассажиров.

В связи с чем сам процесс по перемещению объекта перевозки приобретает специфические черты:

- для обеспечения сохранности перевозки грузов необходимо подобрать подходящее транспортное средство для каждого конкретного груза, грамотно упаковать и маркировать груз, выполнить требования к складированию, погрузке, выгрузке и закреплению груза при транспортировке;

- для комфортной перевозки пассажиров необходимо соблюдать нормы по вместимости транспортного средства, а само транспортное средство должно иметь исправную систему отопления и кондиционирования воздуха, исправное освещение салона и рабочие динамики для голосовых сообщений, рабочие дверные и оконные механизмы.

Наличие специфических требований к грузовым и пассажирским перевозкам обуславливает необходимость установления отдельных правил для перевозки грузов и перевозки пассажиров, а выполнение данных правил требует от исполнителя услуг различных подходов и ресурсов (материальных, финансовых, кадровых и т.д.) для оказания транспортной услуги.

Транспортные услуги по внутренним и международным перевозкам осуществляют общий процесс по перемещению объекта перевозки, но по индивидуальным правилам: внутренние перевозки – по установленным требованиям, действующим на территории конкретного государства, международные перевозки – также и по действующим правилам за пределами государства.

Наличие международных перевозок способствует развитию экономики, туризма, культуры, но одновременно создает дополнительную нагрузку как на исполнителя услуги (например, необходимость наличия транспортных средств, отвечающих установленным требованиям и нормам), так и на органы власти (например, необходимость создания нормативно-правовой базы по организации международных перевозок, осуществление таможенного контроля).

В целом управление транспортными услугами зависит от составности транспортных услуг: чем шире спектр оказываемых транспортных услуг, тем сложнее процесс управления транспортными услугами.

Например, оказание только услуг по автомобильным перевозкам требует наличия инфраструктуры, утверждения правил и их соблюдения только по одному виду перевозки, а наличие железнодорожных, автомобильных, морских, внутренних водных, воздушных, трубопроводных требует наличия инфраструктуры, утверждения правил и их соблюдения соответственно по всем перечисленным видам перевозок.

Таким образом, основными парадигмами экономики транспортных услуг любого уровня являются: во-первых, определение объемов, структуры и категорий транспортных услуг по каждому виду транспорта, необходимых для функционирования экономики в целом, удовлетворения потребностей общества; во-вторых, определение исполнителей транспортных услуг, требований к качеству транспортных услуг и правил их оказания, необходимого объема ресурсов (материальных, финансовых, трудовых) и технологий предоставления транспортной услуги для каждого вида транспорта; в-третьих, определение рынка потребителей транспортных услуг (диапазон круга потребителей, категории потребителей) с целью удовлетворения потребностей в транспортных услугах.

Список литературы

1. ГОСТ Р 51006-96 «Услуги транспортные. Термины и определения»: принят постановлением Госстандарта России от 25.12.1996 № 703 «О принятии и введении в действие государственного стандарта» // СПС «ГАРАНТ»: офиц. сайт. URL: <http://www.garant.ru/> (дата обращения: 17.08.2023).
2. Транспорт 1999-2023 // Федеральная служба государственной статистики: офиц. сайт. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 17.08.2023).
3. Кузнецов Ю. В., Дерен И. И. Исследование внутреннего финансового контроля на региональном уровне: проблемы и перспективы решения // Проблемы современной экономики. – 2019. – № 2 (70). – С.146-148.
4. Путин В. В. назвал важнейшей задачей обновление парка общественного транспорта. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18532941> (дата обращения: 17.08.2023).
5. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. – 6-е изд. – М. : ИНФРА-М, 2023. – 512 с.